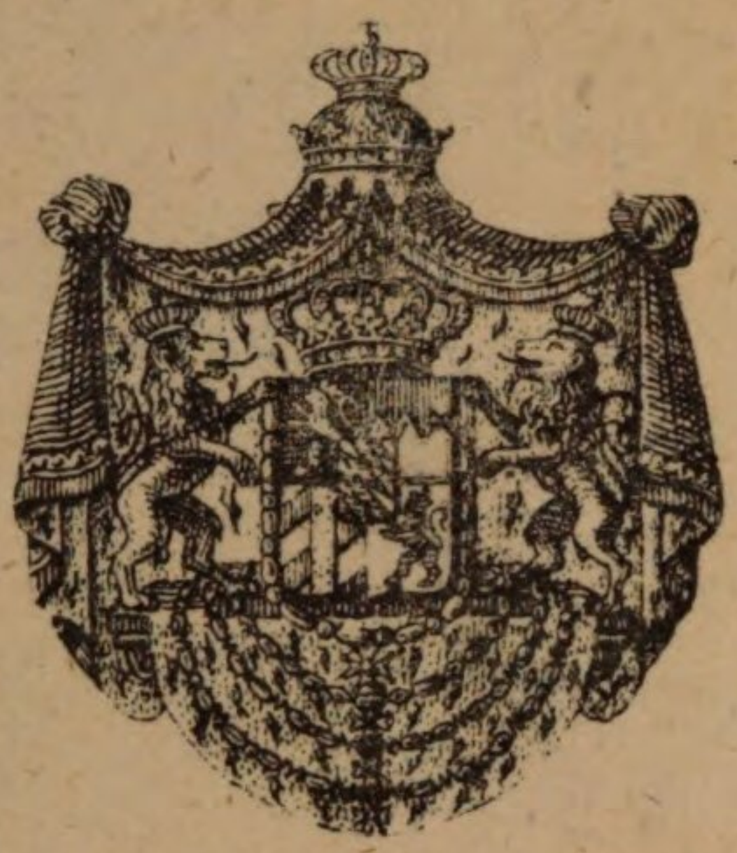
J. publ. E. 195 f



BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Die

Handels- und Schifffahrtsverträge

des

Zollvereines.

Die

Handels- und Schifffahrtsverträge

des

Zollvereines.

Gesammelt

und mit Rücksicht auf der Fremdländer Gesetzgebung und gewerbliche Verhältnisse

beleuchtet

von

C. A. von Kamptz,

Königl. Preuß. Regierungsrathe und Vereins-Bevollmächtigten.

Braunschweig,

Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn.

1845.

56. D.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

28 BG

Vorwort.

Der Verfasser, welcher bei der Beschäftigung mit den Handels- und Schifffahrtsverträgen, die zwischen dem Zollverein und mehreren fremden Ländern geschlossen sind, zunächst nur seine eigene Belehrung im Auge hatte, gelangte dabei bald zu der Ueberzeugung, daß die Kenntniß der auf Handel und Schifffahrt bezüglichen Grundgesetze jener Länder zur richtigen Beurtheilung und überhaupt zum Verständniß der Verträge unerläßlich sei, weil Gesetze und Verträge einander in vielen und wichtigen Beziehungen ergänzen und erklären. Der Wunsch, die zur Erwerbung jener Kenntniß erforderlichen Materialien zu sammeln und nach Umständen der Oeffentlichkeit zu übergeben, lag um so näher, als bis jetzt ein denselben Zweck zum Gegenstande habendes Werk nicht existirt, die fragliche Arbeit mithin wenigstens nicht überflüssig erscheinen kann. Obwohl der Verfasser sich nun durchaus nicht verhehlt, daß er seine Absicht nur sehr unvollständig erreicht habe, so veranlaßt ihn doch gerade dieser Umstand mit zu dem Entschlusse, die gesammelten Notizen dem Drucke anzuvertrauen, um dadurch Gelegenheit zur Berichtigung von Irrthümern und Ausfüllung von Lücken zu geben, und in dieser Weise zur erschöpfenderen Behandlung des Gegenstandes beizutragen. Die Thätigkeit, welche die Regierungen der Zollvereinsstaaten in Bezug auf den Abschluß von Handels- und Schifffahrtsverträgen in neue-

rer Zeit entwickelt haben, die Entschiedenheit, mit welcher die öffentliche Meinung auf solche Verträge hinweiset, und der Umstand, daß Deutschland in Ermangelung eigener Colonien zum Abschluß von Handelsverträgen mit überseeischen Ländern vorzugsweise geeignet erscheint, weil es denselben größere Vortheile zu bieten im Stande ist, als irgend ein im Besitze von Colonien befindlicher europäischer Staat, berechtigen außerdem zu der Erwartung, daß die zur Zeit noch geringe Zahl der vom Gesammtzollvereine geschlossenen Verträge sich in kurzem erheblich vermehren werde, und legen dem Gegenstande dadurch einen Grad von Bedeutung bei, welcher die Bearbeitung dieses bisher noch vernachlässigten Feldes der Zollvereinsliteratur an der Zeit und sogar wünschenswerth erscheinen läßt, daß die Bahn dazu schon jetzt gebrochen werde, wo das Material sich noch zu keiner solchen Höhe angehäuft hat, daß die Bewältigung desselben zurückschrecken könnte.

Dann glaubte der Verfasser aber auch, sich nicht auf die kleine Zahl der bisher im Namen des Zollvereines geschlossenen Verträge beschränken zu müssen, sondern auch die von Preußen — größten Theiles vor Errichtung des Vereines — einseitig geschlossenen Verträge den Zollvereinsverträgen beizählen und mit Fug und Recht in die Sammlung aufnehmen zu dürfen, weil dieselben für die übrigen Zollvereinsstaaten aus mehrfachen Gründen von Interesse sind. Ein solches Interesse entspringt einmal aus dem Verhältnisse Preußens als Glied des Zollvereines, indem dasselbe durch die Verträge Rechte erlangt und Verpflichtungen übernommen hat, welche in manchen Beziehungen einen Einfluß auf die Angelegenheiten des Gesammtvereines ausüben. Sodann ist Preußen zur Zeit noch der einzigste

Zollvereinsstaat, welcher sich im Besitze von Seeschifffahrt und Seehäfen befindet, vermöge deren Benutzung die hinterliegenden Binnenländer indirect an den Vortheilen participiren, die Preußen durch jene Verträge erlangt hat. Endlich scheint der Inhalt derselben auch für den Fall der Erneuerung oder eines anderweiten Abschlusses im Namen des Gesammtzollvereines deshalb von Interesse zu sein, weil sie dann, wenn auch keineswegs wohl in allen, doch in manchen Beziehungen die Grundlage der neuen Verträge bilden, und jeden Falles den natürlichen Anknüpfungspunkt zu Unterhandlungen darbieten werden. —

Neben der Kenntniß der Handels- und Schifffahrtsgesetze fremder Länder ist für die Beurtheilung der mit denselben geschlossenen Handelsverträge auch der Stand der Productions-, Fabrikations- und überhaupt der gewerblichen Verhältnisse jener Länder deshalb von Wichtigkeit, weil es bei der Beantwortung der Frage: welche Erfolge von einem Handelsvertrage zu erwarten seien, wesentlich darauf ankommt, zu wissen, in welchen Zweigen die einheimische Industrie so reichlich ausgestattet ist, daß sie ausführen oder doch das Bedürfniß des Landes selbst zu bestreiten vermag, in welchen anderen das Eine oder Andere nicht der Fall ist und auf die Einfuhren des Auslandes gerechnet wird, und mit welchen Theilen desselben in dieser Beziehung bereits Verbindungen bestehen. Man könnte sagen, daß diese dem Gebiete der gewerblichen Statistik angehörenden Notizen sich nicht zur Aufnahme in eine Sammlung von Verträgen eignen, weil sie sich mehr auf wechselnde, als auf dauernde Verhältnisse beziehen. Wenn jedoch erwogen wird, daß Handelsverträge immer nur auf eine bestimmte Reihe von Jahren

geschlossen zu werden pflegen, daß der Gegenstand, auf welchen sich jene Fragen beziehen, daher selbst kein dauernder ist, so dürfte die Berücksichtigung derselben in der vorliegenden Arbeit namentlich da gerechtfertigt erscheinen, wo sie Länder betreffen, über deren gewerbliche Zustände weniger allgemein zugängliche und bekannte Materialien vorhanden sind. Aus diesem Grunde hat der Verfasser bei Besprechung der Verträge mit der Türkei, Griechenland und Portugal einige, der Gewerbestatistik angehörende Bemerkungen unter Angabe der Quellen, aus welchen er schöpfte, aufnehmen zu dürfen geglaubt. —

Ueber die innere Einrichtung des Buches ist nur zu bemerken, daß dasselbe in zwei Hauptabtheilungen zerfällt, von welchen die erste: die eigentlichen Zollvereinsverträge, die zweite: die von Preußen einseitig geschlossenen Verträge umfaßt. Jede dieser beiden Abtheilungen zerfällt wieder in zwei Abschnitte, deren einer die noch bestehenden Verträge behandelt, und einen Abdruck derselben in französischer und deutscher (— bei den Verträgen mit England und Nordamerika in englischer und deutscher —) Sprache liefert, wogegen der zweite die bereits wieder aufgehobenen Verträge zum Gegenstande hat. Von den letzten ist in der Regel kein Abdruck hinzugefügt, sondern nur eine Darstellung des Inhaltes gegeben, weil es wegen der bereits erfolgten Wiederaufhebung mehr auf eine solche, als auf die wörtliche Fassung der Verträge anzukommen schien.

Braunschweig, im März 1845.

Ueberſicht des Inhaltes.

	Seite
Einleitung	1 — 12
1. Zweck der Handels- und Schifffahrtsverträge	1
2. Mittel zur Erreichung des Zweckes	1 — 5
3. Differentialzölle als beſonderes Mittel zur Förderung der Handels- und Schifffahrtsintereſſen	6 — 10
4. Ueberſicht der abgeſchloſſenen Handels- und Schifffahrtsverträge	10 — 12

Erſte Abtheilung.

Die Handels- und Schifffahrtsverträge des Zollvereines.

	Seite
Erſter Abſchnitt: die noch beſtehenden Verträge	13—255
I. Die Ottomaniſche Pforte	13— 99
II. Großbritanien	100—133
III. Griechenland	134—161
IV. Portugal	162—189
V. Belgien	190—255
Zweiter Abſchnitt: die bereits wieder aufgehobenen Verträge	256—280
I. Der Steuerverein	256—262
II. Die Niederlande. Hamburg und Bremen	263—280

Zweite Abtheilung.

Die von Preußen einſeitig abgeſchloſſenen Handels- und Schifffahrtsverträge.

	Seite
Grundzüge der preußiſchen Schifffahrtspolitik	281—284
Erſter Abſchnitt: die noch beſtehenden Verträge	285—377
I. Großbritanien	285
II. Mecklenburg-Schwerin	286—289
III. Schweden und Norwegen	290—301
IV. Die vereinigten Staaten von Amerika	302—321
V. Lübeck, Bremen und Hamburg	322—326

	Seite
VI. Oldenburg	327—329
VII. Oesterreich	330—332
VIII. Der Kirchenstaat	333—334
IX. Mexiko	335—358
X. Die Niederlande	359—377
Zweiter Abschnitt: die bereits wieder aufgehobenen Verträge	378—405
I. Dänemark	378—392
II. Rußland	393—401
III. Brasilien	402—406

Seite
327–3
330–3
333–3
335–3
359–3
378–4
378–3
393–4
402–4

Einleitung.

1. Zweck der Handels- und Schifffahrtsverträge.

Handels- und Schifffahrtsverträge sind wechselseitige Verpflichtungen zweier Länder zur Belebung und Förderung der Handels- und Schifffahrtsbeziehungen untereinander. Dergleichen Verträge haben entweder nur die Wirkung, den Waaren und Schiffen des einen Theiles die bei dem anderen factisch schon bestehende und allen Nationen gemeinsame Handelsfreiheit auch rechtlich und dauernd sicher zu stellen, oder sie erstrecken sich zugleich auf einen Austausch von Specialvortheilen, welche die einen Vertrag schließenden Theile sich vor Anderen einräumen. Zu den Verträgen der ersten Art gehören die Mehrzahl der vom Zollvereine und sämmtliche vor Errichtung desselben von der Krone Preußen geschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträge; Verträge, welche wenigstens einem Theile ihres Inhaltes nach der zweiten Cathegorie beigezählt werden können, hat der Zollverein bisher erst drei geschlossen, nämlich die Uebereinkunft mit den Staaten des Steuervereins (— jetzt: Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg —) vom 1sten November 1837, wegen Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs, den Handelsvertrag mit dem Königreiche der Niederlande vom 21. Januar 1839 und den Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Belgien vom 1sten September 1844 von welchen die beiden ersten bereits wieder aufgehoben sind.

2. Mittel zur Erreichung des Zweckes.

Die Mittel, durch welche die Verträge der ersten Art auf die Erreichung ihres Zweckes hinwirken, erstrecken sich im Wesentlichen auf folgende Verabredungen.

1. Gestattung der Freiheit und Gegenseitigkeit des Handels zwischen den Gebieten beider Theile und Gewährung des landesherrlichen Schutzes für die beiderseitigen Unterthanen, die sich zum Betriebe ihrer Geschäfte in den resp. Gebieten aufhalten, oder dort ihren Sitz nehmen, in demselben Maße wie die eigenen Unterthanen oder die der meistbegünstigten Nation derselben genießen, unter der Verpflichtung, sich den bestehenden Gesetzen und Verordnungen zu unterwerfen.

2. Gleiche Behandlung sowohl der ein- als auslaufenden Schiffe des anderen Theiles, in Bezug auf die vom Schiffskörper zu entrichtenden Abgaben, als: Hafen-, Flaggen-, Tonnen-, Anker-, Feuer-, Leuchthurm-, Lootsen-, Bergegelder und andere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art, sie mögen im Namen oder zum Vortheil der Regierungen, öffentlichen Beamten, Communen oder irgend welcher Anstalten erhoben werden, mit Nationalschiffen oder mit Schiffen der begünstigtsten Nation.

3. Gleiche Behandlung der auf den Schiffen des anderen Theiles geladenen Güter und zwar sowohl

a) in Bezug auf die Berechtigung zur Ein- und Ausfuhr überhaupt, als

b) in Bezug auf die von der Ladung zu entrichtenden Ein- und Ausfuhrabgaben entweder mit den auf Nationalschiffen oder den Schiffen der begünstigtsten Nation eingebrachten Gütern.

4. Gleiche Behandlung der auf den Schiffen des anderen Theiles erfolgenden Ein- und Ausfuhren in Bezug auf die Gewährung von Prämien, Rückzöllen, Vortheilen und Begünstigungen irgend einer Art, welche für die Ein- und Ausfuhren auf einheimischen Schiffen zugestanden werden, mit Diesen.

5. Auf eine möglichst geringe Beschränkung des Rechtes der wechselseitigen Ein- und Ausfuhr soll die Verabredung hinwirken, daß Ein- und Ausfuhrverbote der beiderseitigen Boden- und Industrieerzeugnisse nur in so fern zulässig sein sollen, als sie sich gleichmäßig auf alle anderen Nationen erstrecken.

6. Die Behandlung der auf den Schiffen der kontrahirenden Staaten eingeführten Waaren in Bezug auf die davon zu entrichtenden Abgaben ist wiederum eine verschiedene, je nachdem die Verträge

a) zwischen den eigenen Erzeugnissen des Landes, welchem die

einführenden Schiffe angehören, und den Erzeugnissen dritter Länder und zugleich

b) zwischen direkter und indirekter Fahrt unterscheiden, oder

c) nur einen von beiden Unterschieden machen, oder endlich

d) alle Ladungen, mögen sie aus eignen oder fremden Erzeugnissen bestehen und in direkter oder indirekter Fahrt eintreffen, gleich günstig behandeln.

7. Auch in denjenigen Ländern, wo vollständige Gleichstellung der Schiffe und Waaren des anderen Theiles mit Nationalen Statt findet, pflegt die Küstenschifffahrt (cabotage), d. h. der Transport der Waaren, welche in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebietes eingeladen werden, den nationalen Schiffen vermöge der bestehenden Gesetzgebung vorbehalten zu sein. In den meisten Schifffahrtsverträgen ist dieser Vorbehalt noch ausdrücklich aufgenommen worden.

8. Dagegen steht es den Schiffen des einen Theiles, nachdem sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, fast in allen Ländern frei, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem anderen Hafen desselben Landes, oder anderswohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten als die Nationalschiffe oder die Schiffe der begünstigtsten Nation in einem solchen Falle zu entrichten verpflichtet gewesen sein würden. Eben so ist

9. dieselbe Gleichstellung in Bezug auf Abgabenentrichtung im Falle des Einlaufens in einen der Häfen des anderen Theiles bei vorhandener Gefahr ein Gegenstand vertragsmäßiger Verabredung. In solchen Fällen muß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt sein, die Schiffe dürfen keinen Handelsverkehr treiben und sich in dem Nothhafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nöthig machten, erheischen.

10. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruches eines Schiffes an den Küsten des anderen Landes soll dem Kapitain und der Mannschaft sowohl für ihre Personen, als auch für das Schiff und dessen Ladung Hülfe und Beistand geleistet werden. In Bezug auf die Bergung der Waaren und die Kosten, die durch dieselbe erwachsen, soll gleiche Behandlung mit Nationalen nach Maßgabe der Landesgesetze Statt finden, und die geborgenen Waaren sollen nur dann zur Abgabenentrichtung verpflichtet sein, wenn sie in den Verbrauch des Landes übergehen.

11. Auf die den Schiffen und deren Ladungen vertragsmäßig eingeräumten Begünstigungen sollen nur diejenigen Schiffe Anspruch machen können, die in den Staaten, welchen sie angehören, als einheimische Schiffe in Folge der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt, und zum Betriebe der Schifffahrt berechtigt sind. Die Führer derselben müssen sich in jedem Falle durch Seebriefe, Musterrollen ꝛc. ausweisen können.

12. Die Verabredung: daß Privilegien, Befreiungen oder Begünstigungen irgend welcher Art, die anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schifffahrt gewährt werden mögten, auf die Unterthanen des anderen Theiles in Anwendung gesetzt werden sollen, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschah, oder wenn letztere gegen ein Aequivalent Statt gehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder einer angemessenen und billigen Vergeltung, — findet sich in den meisten neueren Verträgen. Da der Zollverein dergleichen Begünstigungen fremden Nationen bisher nur in seltenen Fällen eingeräumt hat, und da sich dieselben — mit einer einzigen Ausnahme — nur auf Gegenstände erstreckten, welche für die mit ihm in Vertragsverhältnissen befindlichen Staaten nicht von solchem Werthe waren, daß es sich verlohnt hätte, dieselben auch für sich in Anspruch zu nehmen, so hat diese Vertragsbestimmung dem Zollvereine bisher eben so wenig Hindernisse in den Weg gelegt, als er dieselbe fremden Staaten gegenüber zu seinem Vortheile geltend zu machen Veranlassung hatte. Dieses Verhältniß würde sich durch den Abschluß von Handelsverträgen mit überseeischen Ländern und etwaige Zollbegünstigungen, die den Producten derselben zugestanden werden mögten, aber wesentlich ändern, indem das Fortbestehen einer solchen Verpflichtung gegen mehrere Staaten in dem angenommenen Falle Verwickelungen herbeiführen und die Wirksamkeit derartiger Verträge schwächen könnte.

Eine weitere Verabredung, die sich in den meisten Handels- und Schifffahrtsverträgen findet, bildet

13. das beiden kontrahirenden Theilen zugestandene Recht, Consuln und Agenten zum Schutze des Handels in dem Gebiete des anderen Theiles ernennen zu dürfen, und die Feststellung der Rechte und Pflichten dieser Beamten. Unter den ersten werden in den Verträgen namentlich das Recht bei der Sicherung des Nachlasses im Auslande gestorbener Nationalen durch Mitversiegelung, Beiwohnung der Inventarisa-

tion und Empfangnahme der Erbschaft im Auftrage des abwesenden Erben mitzuwirken, das Recht, die Streitigkeiten zwischen den Kapitainen und der Mannschaft von Schiffen der Nation, deren Interessen sie wahrnehmen, als Richter und Schiedsmänner zu schlichten, und die Befugniß, den Beistand der Ortsbehörden zum Zwecke der Ausmittelung, Ergreifung und Festnahme der Deserteure von den Schiffen ihres Landes anzurufen, ausdrücklich aufgeführt [1]).

---

[1]) Der Verfasser kann sich nicht versagen, über die gegenwärtige Vertretung der deutschen Handelsinteressen im Auslande und die Aenderungen, die darin wünschenswerth erscheinen, folgende Bemerkungen hinzuzufügen.

Wenn es richtig ist, daß der Umfang des Schutzes, den die zur Vertretung der einheimischen Handelsinteressen im Auslande bestellten Agenten zu gewähren vermögen, sich nach dem größeren oder geringeren Ansehen, das der vertretene Staat genießt, nach dem Umfange seiner Macht und den Mitteln, dieselbe in Bezug auf das Ausland geltend zu machen, bemißt, so folgt aus der Anwendung dieses Satzes auf die Vertretung der Handelsinteressen der Zollvereinsstaaten in fremden Ländern, daß die jetzt Statt findende vereinzelte Vertretung derselben nicht mit solchem Erfolge geschehen kann, als eine Gesammtvertretung durch gemeinschaftlich bestellte Organe. Ein Consul oder General-Consul des deutschen Zollvereines — die im Auslande angestellten Consuln der einzelnen Vereinsstaaten sind nach Artikel 18 der Zollvereinigungsverträge zwar verpflichtet, sich der Unterthanen der übrigen Vereinsstaaten in vorkommenden Fällen mit Rath und That anzunehmen; sie bleiben dessen ungeachtet aber immer nur Vertreter der einzelnen Bundesglieder — wird sich überall in einer anderen Position befinden, als ein General-Consul Badens, Sachsens und selbst Preußens. Außerdem würde sich durch Uebernahme der Kosten für die im Auslande zu errichtenden Vereins-Consulate zu Lasten der Gemeinschaft eine sowohl intensiv als extensiv den Anforderungen der gegenwärtigen Handelsbeziehungen mehr entsprechende Vertretung herstellen lassen. Denn während jetzt z. B. in New-York Consuln, beziehungsweise General-Consuln von Preußen, Baiern, Sachsen, Würtemberg, Baden, Großherzogthum Hessen und Curhessen fungiren, deren Geschäfte wahrscheinlich von einem consularischen Beamten eben so gut versehen werden könnten, wenn man ihn durch Gewährung einer ausreichenden Besoldung in den Stand setzte, dieselben nicht als Neben-, sondern als Hauptgeschäft zu treiben, ist Preußen in den vereinigten Staaten von Mittel-Amerika gar nicht, in Westindien nur auf Cuba, von den colombischen Republiken nur in Venezuela, in den Republiken Peru, Chile, Bolivia, der argentinischen Republik und in der Republik Uruguay gar nicht vertreten, und eben so wenig einer der übrigen Zollvereinsstaaten, mit der einzigen Ausnahme eines Consulats, welches Baiern in Buenos-Ayres hält. Der Kostenaufwand (ob die Regierungen denselben bestreiten, oder ob die Consuln auf Gebühren angewiesen sind, scheint gleichviel, weil die letzten in der Hauptsache doch von den Unterthanen des vertretenen Landes aufgebracht werden) würde durch solche gemeinschaftliche Vertretung offenbar verringert und eben dadurch die Mög-

3. Differentialzölle als besonderes Mittel zur Förderung der Handels- und Schifffahrtsinteressen.

Bei der im Eingange erwähnten zweiten Cathegorie von Verträgen, nämlich denjenigen, welche nicht bloß die rechtliche Sicher-

---

lichkeit gewährt werden, an so manchen Punkten, wo das Bedürfniß besteht, neue Consulate zu errichten.

Indessen würde durch bloße Herstellung selbst einer ausreichenden Zahl von gemeinschaftlichen Consulaten der Gegenstand der Fürsorge der Zollvereins-Regierungen noch nicht erschöpft sein, vielmehr dann noch übrig bleiben, den Vertretern des deutschen Handels im Auslande auch die Mittel zu gewähren, die Ansprüche ihrer Nation auf gleiche Achtung und gleiche Behandlung mit den übrigen Nationen geltend zu machen. Je weiter die Länder, für welche der Zollverein seine Consuln und Handelsagenten bestellen wird, von der deutschen Heimath entfernt, je weniger die Kenntniß der europäischen Zustände und das Ansehen des deutschen Namens dort verbreitet sind, um so dringender erscheint die Gewährung jener Mittel, welche der Besitz einer Flotte allein zu bieten vermag. Der Gedanke an eine deutsche Marine, der vor Kurzem noch zur Zielscheibe des Witzes gemacht werden durfte, in neuerer Zeit aber mehr und mehr Raum gewonnen hat, erscheint in der That weder unpractisch noch unzeitig, sobald man nur an dem schon wirklich bestehenden anerkannten Bedürfnisse festhält, und nicht absichtlich eine Seite an der Sache hervorsucht, auf die es dabei am wenigsten abgesehen sein kann. Daß Deutschland nur mit Aufwendung unverhältnißmäßiger Mittel und nach einer Reihe von Jahren im Stande sein werde, in den Rang der großen Seemächte einzutreten, daß es diesen — namentlich England — zur See wahrscheinlich nie die Spitze zu bieten vermöge, mag richtig sein. Warum aber diese Zusammenstellung mit England, oder irgend einer anderen der großen Seemächte? Weshalb überhaupt diese Andeutung eines feindlichen Schilderhebens gegen civilisirte Nationen, mit welchen man im großen Völkerrathe den Weltfrieden zu wahren gemeinschaftlich bemühet ist? warum endlich, wenn einmal von Krieg die Rede sein soll, gerade von einem Kriege zur See, während schlagfertige Heere in Massen unsere Grenzen nicht nur zu beschützen, sondern wenn es Noth thut, auch zu überschreiten bereit sind? Die Aufgabe der deutschen Marine wird offenbar eine ganz andere sein; die Rente, welche die auf sie zu verwendenden Summen verheißen, wird nicht in Eroberung fremder Länder bestehen, sondern lediglich in ideellem Gewicht durch größere Wehrkraft, höheres Ansehen, nachdrücklicheres Auftreten gegen solche Länder und Gewalthaber, welchen die Satzungen des Völkerrechts nur beim Anblicke von Kanonen Achtung einzuflößen vermögen, und durch Beschützung der Handelsschifffahrt. Ob ein solcher Schutz Noth thue, darauf mögen die deutschen Landsleute in Mexico und Buenos-Ayres antworten! Engländern, Franzosen und Amerikanern durfte Santa Ana die begehrte Entschädigung für Erpressungen und gezwungene Anleihen nicht versagen; die Reclamationen deutscher Kaufleute blieben aber so erfolglos, daß sich jüngst die zu Bremen bestandene Branche eines Tampicohauses nach Manchester übersiedeln mußte, um ihrem mexikanischen Etablissement den britischen Schutz zu sichern. In gleicher Weise sah

stellung einer factisch bestehenden Handelsfreiheit zum Gegenstande haben, sondern zugleich auf die Erwerbung von Specialvortheilen gerichtet sind, pflegt zur Erreichung dieses Zweckes das Mittel der Differentialzölle in Anwendung gebracht zu werden.

Differentialzölle sind in der weiteren Bedeutung: Zölle, die je nach dem Ursprunge der ausländischen Waare, oder je nach der Art ihres Bezuges, im Vergleich gegen den allgemeinen für gleichartige Waaren bestimmten Tarifsatz erhöhet, oder ermäßiget sind. Differentialzölle in Form der Erhöhung enthalten eine Maßregel zum Nachtheile des Erzeugungslandes; Differentialzölle in Form der Ermäßigung eine Begünstigung desselben, welche in der Regel an ein gegentheiliges Zugeständniß von Seiten dieses Landes geknüpft zu werden pflegt, so daß dann auf beiden Seiten dem bewilligten — passiven — Differentialzoll ein aktiver gegenüber steht. Differentialzölle der ersten Art hat der Zollverein bis jetzt nur in einem einzigen Falle angeordnet, und zwar im Jahre 1844 gegen Belgien, durch einen Zollaufschlag von 50 Procent auf Belgisches Roh- und Schmiedeeisen; die Ausführung der Maßregel wurde jedoch durch den Abschluß des Handelsvertrages vom 1sten September v. J. noch abgewandt. Differentialzölle der zweiten Gattung sind dem System des Zollvereins eben so wenig fremd, vielmehr hat schon der am 1sten November 1837 wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrverhältnisse abgeschlossene Vertrag mit dem Steuervereine eine Menge von Gegenständen beim unmittelbaren Eingange aus dem Gebiete jenes Vereins gegen die allgemeinen Sätze des Zolltarifs wesentlich erleichtert. Ein Gleiches ist durch den Handelsvertrag vom 21. Januar 1839 mit dem Königreiche der Niederlande nicht nur in Bezug auf Butter, Käse und Vieh, sondern auch in Bezug auf Lumpenzucker geschehen, und durch den

---

sich eine große Zahl fremder Kaufleute genöthigt, vor den Gewaltthätigkeiten eines Rosas von Buenos-Ayres nach Montevideo zu flüchten und unter den Schutz der dortigen Regierung zu begeben. Daß es zur rechtzeitigen Abwendung solcher Gewaltthätigkeiten keines die Kräfte des zollverbündeten Deutschlands übersteigenden oder gar aufreibenden Marine-Etats bedürfen würde, lehrt die Erfahrung der jüngsten Zeit, denn einige Kanonen der Vereinigten-Staaten-Fregatte »Congreß« zersprengten in einer halben Stunde das elende Blokadegeschwader der argentinischen Republik, deren ganze Kriegsmacht aus nicht einmal zwanzig kleinen Kriegsfahrzeugen besteht.

Und gegen solche Feinde sollte das verbündete Deutschland nicht zur See in die Schranken zu treten vermögen?

eben erwähnten Handelsvertrag mit Belgien sind endlich für Belgisches Eisen und Belgischen Käse ebenfalls Differentialzölle in Form der Ermäßigung bewilligt worden.

Nach der Form, unter welcher die Differentialzölle zur Anwendung gebracht werden, lassen dieselben sich theilen in solche, bei welchen

1) die Verschiedenheit des Tarifsatzes sich entweder nach dem Ursprungslande der ausländischen Waare bestimmt, oder
2) bei welchen die Art des Bezuges jene Verschiedenheit bedingt, oder
3) bei welchen beide Rücksichten zusammentreffen.

Ihrem Zwecke nach stimmen alle Arten von Differentialzöllen darin überein, daß sie darauf berechnet sind, dem Lande, welches sie anordnet, irgend einen staatswirthschaftlichen Nutzen zu bereiten, sei es durch Abwehrung von Nachtheilen, welche der inländischen Industrie aus der Concurrenz oder aus den Bedrückungen des Auslandes erwachsen, — Differentialzölle in Form der Erhöhung, — sei es durch Förderung und Vermehrung der mit dem Fremdlande schon bestehenden vortheilhaften Handelsverbindungen, oder durch Erwirkung besonderer Gegenconcessionen von Seiten desselben, — Differentialzölle in Form der Ermäßigung, — sei es endlich durch Vortheile, welche der einheimischen Rhederei für die Einfuhr gewisser Waaren bewilligt werden. So wenig daher Differentialzölle bloß ihrer selbst, d. h. der Zollerhöhung oder Zollermäßigung an sich wegen zur Anwendung kommen, eben so wenig dürfen sie außer Verbindung mit ihrem speciellen Zwecke beurtheilt werden.

Gleich jeder anderen staatswirthschaftlichen Maßregel können auch Differentialzölle bei unrichtiger Anwendung einen nachtheiligen Einfluß auf das Nationalwohl ausüben. So würde z. B. ein Differentialzoll in Form der Erhöhung, welcher wegen Belastung irgend eines inländischen Industriezweiges von Seiten des Auslandes, retorsionsweise auf eine Branche der ausländischen Industrie gelegt würde, als gänzlich verfehlt angesehen werden müssen, wenn der zu beschwerende ausländische Industriezweig ein solcher wäre, dessen Erzeugnisse das Inland nicht zu entbehren vermögte und deshalb ungeachtet der höheren Belastung dennoch fortbeziehen müßte.

Eben so würde der Vortheil, der für eine bewilligte Zollermäßigung durch das Zugeständniß einer anderen gewährt werden

soll, als rein illusorisch anzusehen sein, wenn dieser für solche Produkte oder Manufacte eingeräumt würde, die das Ausland selbst besser, wohlfeiler und in zureichender Menge liefert. Sollte zu diesem Umstande noch etwa der mögliche Fall hinzutreten, daß der inländische Verkaufspreis der im Zolle begünstigten Waare sich durch erhöhete Nachfrage nach den Erzeugnissen des begünstigten Landes und dadurch erschwerte Concurrenz der übrigen Erzeugungsländer nach Maaßgabe des Zollunterschiedes erhöhen möchte, so würde eine solche Zollermäßigung sich in ihren Folgen als durchaus gemeinschädlich darstellen, weil die Consumenten der begünstigten ausländischen Waaren dann den ganzen Zollunterschied, oder wenigstens einen Theil desselben nicht zum Besten der Staatskasse, sondern zum Besten der ausländischen Producenten und der etwa auf den Zollunterschied speculirenden inländischen Kaufleute zahlen würden.

Dagegen läßt sich bloß deshalb weil Differentialzölle in der Regel eine höhere Belastung der Consumenten zur Folge haben, die Verwerflichkeit derselben im Allgemeinen noch nicht behaupten, weil es die Frage ist, ob das, was am meisten kostet, wirklich das theurere sei. Die meisten Consumenten sind nämlich in irgend einer Beziehung wiederum Producenten und participiren als solche an den durch den Differentialzoll zu erzielenden Vortheilen. Wenn sich z. B. der inländische Verkaufspreis der im Zoll begünstigten Waare auch um den ganzen Betrag des Zollunterschiedes höher stellen möchte, so daß den Consumenten derselben die Zollermäßigung unmittelbar gar nicht zu gut käme, so würde diese Belastung sich dennoch vollständig rechtfertigen lassen, wenn durch die Gegenconcessionen des Auslandes irgend ein wichtiger Zweig der inländischen Industrie, dessen Emporkommen für die Nahrungsverhältnisse des Landes von wirklicher Bedeutung wäre, wesentlich gefördert würde.

In dieser Beziehung scheinen Differentialzölle zu Gunsten der einheimischen Rhederei vorzugsweise Berücksichtigung zu verdienen, weil dieselben als Schutzzölle wirken und den inländischen Consumenten immer nur eine Mehrausgabe zum Besten des Inlandes, nicht des Auslandes auflegen. Außerdem übt gerade das Gewerbe der Rhederei auf fast alle Zweige der Industrie die wohlthätigste Rückwirkung aus und gewährt einer großen Zahl von Händen lohnende Beschäftigung. Denn so wie der Bau, die Ausstattung

und Verproviantirung einer zahlreichen Handelsflotte auf die Landwirthschaft — den Korn=, Hanf=, und Flachsbau, die Viehzucht, die Waldcultur nebst der Theerschwelerei ꝛc. — und auf die Industrie des Bergbaues (Eisen= und Kohlengewinnung) belebend einwirken, so wird auch der Flor einer Menge von Handwerken, die für die Rhederei arbeiten, von der größeren oder geringeren Ausdehnung derselben wesentlich bedingt, in welcher Beziehung es genügen mag, an die Gewerbe der Zimmerleute, Tischler, Schmiede, Seiler, Weber, Kupferschläger, Anstreicher ꝛc. zu erinnern. Die Blüthe aller dieser Industriezweige giebt aber wiederum dem Kapitalisten Gelegenheit zur vortheilhaften Anlegung seiner Mittel, und wird ihm für den Beitrag, welchen er als Consument zu den durch die Erschwerung der Concurrenz der ausländischen Rhederei etwa erhöheten Bezugskosten zu entrichten haben möchte, vollen Ersatz gewähren.

Der Anordnung von Differentialzöllen zu Gunsten der einheimischen Rhederei der Zollvereinsstaaten würde übrigens die Aufhebung der oben (3. b.) erwähnten Vertragsbestimmungen vorausgehen müssen, durch welche die Schiffe mehrerer fremden Nationen den preußischen Schiffen auch in der Beziehung gleichgestellt sind, daß sie die Erzeugnisse aller Länder gegen dieselben Abgaben in preußische Häfen einführen dürfen, als die preußischen Schiffe selbst. Ein solches Verhältniß findet noch jetzt in Bezug auf Mecklenburg=Schwerin, Schweden und Norwegen, die vereinigten Staaten von Nordamerika, die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg, Oesterreich, den Kirchenstaat, Oldenburg und Griechenland Statt. —

4. Uebersicht der abgeschlossenen Handels= und Schifffahrtsverträge.

A. Die unter Antheilnahme sämmtlicher Zollvereinsstaaten abgeschlossenen Verträge, die den Handels= und Schifffahrts=Verträgen, oder einer von beiden Cathegorien beigezählt werden können, sind folgende:

1) Die Uebereinkunft mit Hannover, Oldenburg ꝛc. vom 1. November 1837 wegen Erleichterung des gegenseitigen Verkehres;
2) Der Handelsvertrag mit dem Königreiche der Niederlande vom 21. Januar 1839;

3) Der Handelsvertrag mit der Ottomanischen Pforte vom $^{10}/_{21}$. October 1840;
4) Die Handels- und Schifffahrtsconvention mit Großbritanien vom 2. März 1841 und
5) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit dem Königreich Belgien vom 1. September 1844.

Außer diesen 5 Verträgen können

6) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Griechenland vom 31. Juli u. 12. August 1839 und
7) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Portugal vom 20. Februar 1844 den Zollvereinsverträgen beigerechnet werden, weil sie, wenn auch der Abschluß aus zufälligen, das Verhältniß des Zollvereines als Staatenbund durchaus nicht berührenden Gründen von der Krone Preußen allein erfolgt ist, doch mit auf die übrigen Zollvereinsstaaten gerichtet sind, welchen der Beitritt ausdrücklich vorbehalten ist, und welche von diesem Vorbehalte theilweise bereits Gebrauch gemacht haben. — Da die unter 1 und 2 genannten Verträge bereits wieder aufgehoben, dessen ungeachtet aber für die Beurtheilung künftiger vertragsmäßiger Beziehungen mit Holland und den Staaten des Steuervereines (Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg) von Interesse sind, so ist denselben ein besonderer Abschnitt gewidmet und der wesentliche Inhalt angegeben worden. Dagegen ist ein Abdruck unterblieben, weil auf die wörtliche Fassung der nicht mehr in Kraft befindlichen Verträge weniger ankommt.

B. Zu den von der Krone Preußen einseitig und größten Theiles vor Errichtung des Zollvereines geschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträgen gehören:

1) der Handels-Traktat mit Dänemark vom 17. Juni 1818;
2) der Schifffahrts- und Handelsvertrag mit Großbritanien vom 2. April 1824;
3) der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Rußland vom 11. März und 27. Februar 1825;
4) der Vertrag wegen gegenseitiger Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preußischen und Mecklenburgischen Häfen vom 19. December 1826;

5) der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Schweden und Norwegen vom 14. März 1827;
6) der Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag zwischen Preußen und Brasilien vom 9. Juli 1827;
7) der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit den vereinigten Staaten von Amerika vom 1. Mai 1828;
8) der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg vom 4. October 1828;
9) der Schifffahrtsvertrag mit dem Großherzogthum Oldenburg vom 26. Juli 1830;
10) der Schifffahrts- und Handelsvertrag mit Mexico vom 18. Februar 1831;
11) die Uebereinkunft mit Oesterreich in Bezug auf die gegenseitigen Schifffahrtsverhältnisse durch Auswechselung von Ministerial-Erklärungen vom 1. Mai 1831;
12) die Uebereinkunft mit der Regierung des Kirchenstaates wegen Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe. (Bekanntmachung des Königl. Preuß. Finanz-Ministerii vom 22. September 1834;
13) der Schifffahrtsvertrag mit den Niederlanden v. 3. Juni 1837.

Von diesen sub B. aufgeführten Verträgen sind diejenigen mit Dänemark, Rußland und Brasilien bereits abgelaufen.

Erste Abtheilung.

Die Handels- und Schifffahrts-Verträge des Zollvereines.

Erster Abschnitt.

Die noch bestehenden Verträge.

I. Die Ottomanische Pforte.

Zwischen Preußen und der Pforte ist am 22. März 1764 ein Freundschafts- und Handelsvertrag abgeschlossen [1]) und in dem Al-

---

[1]) Dieser Vertrag ist in de Hertzberg, Recueil Tom. I. pag. 486 und in de Martens, Recueil de traités ed. I. Tom. III. pag. 194 seq. abgedruckt. Eine Angabe des Inhalts erscheint mit Rücksicht darauf, daß die Bestimmungen dieses Vertrages durch den Vertrag vom $^{10}/_{22}$. October 1840 nicht nur im Wesentlichen aufrecht erhalten, sondern auch auf die übrigen Staaten des Zollvereins ausgedehnt sind, nöthig und erfolgt nachstehend.

Artikel I. Gegenseitige Gestattung des Verkehrs zu Wasser und zu Lande. Die mit preußischen Pässen versehenen preußischen Unterthanen, sowie die preußischen Schiffe, welche in Häfen des Gebietes der Pforte einlaufen, sollen nebst ihren Waaren und Ladungen bei ihrer Ankunft, ihrem Aufenthalte und ihrer Rückkehr nicht belästigt werden, sie dürfen ihre Schiffe ausbessern, Lebensmittel und alle zu ihrem Unterhalte erforderlichen Gegenstände ohne Hinderniß kaufen. In Beziehung auf den An- und Verkauf von Waaren werden die Preußischen Unterthanen und Schiffe denen der übrigen befreundeten Mächte gleich gestellt. Waaren und Güter von gestrandeten preußischen Schiffen sollen gegen jede feindliche Behandlung geschützt und den in der Nähe befindlichen preußischen Consuln übergeben werden.

Artikel II. Die preußischen Kaufleute haben für die ein- und auszuführenden Güter nur 3 Procent vom Werthe an Zoll, gleich den Unterthanen der übrigen befreundeten Nationen, zu entrichten. Den preußischen Unterthanen steht es frei, ihre Schiffe nicht auszuladen, oder mit dem Reste der Ladung einen andern

5) der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Schweden und Norwegen vom 14. März 1827;
6) der Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag zwischen Preußen und Brasilien vom 9. Juli 1827;
7) der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit den vereinigten Staaten von Amerika vom 1. Mai 1828;
8) der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg vom 4. October 1828;
9) der Schifffahrtsvertrag mit dem Großherzogthum Oldenburg vom 26. Juli 1830;
10) der Schifffahrts- und Handelsvertrag mit Mexico vom 18. Februar 1831;
11) die Uebereinkunft mit Oesterreich in Bezug auf die gegenseitigen Schifffahrtsverhältnisse durch Auswechselung von Ministerial-Erklärungen vom 1. Mai 1831;
12) die Uebereinkunft mit der Regierung des Kirchenstaates wegen Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe. (Bekanntmachung des Königl. Preuß. Finanz-Ministerii vom 22. September 1834;
13) der Schifffahrtsvertrag mit den Niederlanden v. 3. Juni 1837.

Von diesen sub B. aufgeführten Verträgen sind diejenigen mit Dänemark, Rußland und Brasilien bereits abgelaufen.

Erste Abtheilung.

Die Handels- und Schifffahrts-Verträge des Zollvereines.

Erster Abschnitt.

Die noch bestehenden Verträge.

I. Die Ottomanische Pforte.

Zwischen Preußen und der Pforte ist am 22. März 1764 ein Freundschafts- und Handelsvertrag abgeschlossen [1]) und in dem Al-

---

[1]) Dieser Vertrag ist in de Hertzberg, Recueil Tom. I. pag. 486 und in de Martens, Recueil de traités ed. I. Tom. III. pag. 194 seq. abgedruckt. Eine Angabe des Inhalts erscheint mit Rücksicht darauf, daß die Bestimmungen dieses Vertrages durch den Vertrag vom $^{10}/_{22}$. October 1840 nicht nur im Wesentlichen aufrecht erhalten, sondern auch auf die übrigen Staaten des Zollvereins ausgedehnt sind, nöthig und erfolgt nachstehend.

Artikel I. Gegenseitige Gestattung des Verkehrs zu Wasser und zu Lande. Die mit preußischen Pässen versehenen preußischen Unterthanen, sowie die preußischen Schiffe, welche in Häfen des Gebietes der Pforte einlaufen, sollen nebst ihren Waaren und Ladungen bei ihrer Ankunft, ihrem Aufenthalte und ihrer Rückkehr nicht belästigt werden, sie dürfen ihre Schiffe ausbessern, Lebensmittel und alle zu ihrem Unterhalte erforderlichen Gegenstände ohne Hinderniß kaufen. In Beziehung auf den An- und Verkauf von Waaren werden die Preußischen Unterthanen und Schiffe denen der übrigen befreundeten Mächte gleich gestellt. Waaren und Güter von gestrandeten preußischen Schiffen sollen gegen jede feindliche Behandlung geschützt und den in der Nähe befindlichen preußischen Consuln übergeben werden.

Artikel II. Die preußischen Kaufleute haben für die ein- und auszuführenden Güter nur 3 Procent vom Werthe an Zoll, gleich den Unterthanen der übrigen befreundeten Nationen, zu entrichten. Den preußischen Unterthanen steht es frei, ihre Schiffe nicht auszuladen, oder mit dem Reste der Ladung einen andern

lianzvertrage zwischen beiden Mächten vom 31. Januar 1790 [2]) bestätigt worden, in Folge dessen den preußischen Unterthanen und dem preußischen Handel im Gebiete der Pforte vollig dieselben Rechte

---

Hafen zu suchen. Der Zoll wird nur von den ausgeladenen Waaren erhoben und rücksichtlich der verzollten Waaren, welche nach einem anderen Orte geführt werden, darf nicht noch einmal Zollerhebung stattfinden. In allen übrigen die Zölle betreffenden Puncten stehen die Unterthanen Preußens mit denen der übrigen befreundeten Mächte gleich; auch soll von ihnen nicht die Abgabe Cassabice, welche die türkischen Unterthanen bei der Ein- und Ausfuhr neben dem Zolle entrichten, gefordert werden.

Artikel III. Preußische Schiffe dürfen nicht zu Militär-Transporten gezwungen werden.

Artikel IV. Die preußischen diplomatischen Agenten sollen mit denen der übrigen befreundeten Mächte gleich behandelt werden.

Artikel V. Streitigkeiten zwischen preußischen Unterthanen werden von dem Gesandten oder den Consuln Preußens entschieden, und ohne Verlangen der Partheien darf die ottomanische Justiz sich nicht einmischen. Die Consuln im Gebiete der Pforte dürfen nicht verhaftet, ihre Häuser nicht untersucht oder versiegelt werden; Prozesse zwischen preußischen und türkischen Unterthanen werden vor den ottomanischen Tribunalen, unter Zuziehung der preußischen Gesandten, Consuln oder ihrer Dragomans, ohne welche kein preußischer Unterthan sich einzulassen braucht, verhandelt.

Anmerkung. Nach einer großherrlichen Verordnung aus dem Jahre 1840 werden die Handelsprozesse zwischen türkischen und fremden Unterthanen von einem eigenen Tribunale, welches seine Sitzungen alle Montage in der Wohnung des Handelsministers hält, geschlichtet. Gegen die Urtheile des Handelstribunals findet keine Appellation statt.

Artikel VI. Die Verlassenschaften verstorbener preußischer Unterthanen werden dem preußischen Gesandten oder den preußischen Consuln, in deren Ermangelung aber ihren Landsleuten, zum Zwecke der Ueberweisung an die Erben zugestellt.

Ist kein Preuße am Orte, so soll von dem Ortsrichter ein Inventarium aufgenommen und der Nachlaß demjenigen, welchen der Gesandte dazu »bevollmächtigt, übergeben werden, ohne die Abgabe Resmikismet« (Abgabe an den Ortsrichter bei Erbschaftsregulirungen) zu erheben. In Ansehung der Ausübung der Religion soll den Preußen dieselbe Behandlung, wie den Unterthanen der übrigen befreundeten Staaten, zu Theil werden.

Artikel VII. Die den preußischen Unterthanen zugestandene Behandlung soll preußischer Seits auch den Unterthanen der Pforte gewährt werden.

[2]) Dieser Vertrag ist in de Hertzberg, Recueil Tom. III. pag. 36 und in de Martens, Recueil de traités ed. I. Tom. IV. pag. 560 seq. abgedruckt.

Mit Rücksicht auf den Artikel VI. des Vertrages vom 22. März 1764 sei, in Bezug auf die Vertretung der Zollvereinsstaaten an den Haupt-Handelsplätzen des osmanischen Reiches, hier noch bemerkt, daß Preußen in den Ländern der osmanischen Pforte gegenwärtig drei General-Consuln und zwar zu Ale-

zugesichert worden sind, welche die Unterthanen und der Handel anderer Staaten kraft deren Verträge und Capitulationen mit der Pforte genießen. Nach diesen Verträgen stand den Unterthanen der Staaten des Abendlandes die Freiheit der Waareneinfuhr in die unter der Herrschaft der Pforte stehenden Länder, sowie der Waarenausfuhr aus denselben, gegen eine Abgabe von 3 Procent des Werthes der Waaren zu. Der Betrag dieser Procente je nach dem Werthe der verschiedenen Waaren wurde periodisch auf eine Reihe von Jahren in bestimmten Geldsätzen durch Tarife festgestellt, welche die betheiligten Staaten mit der Pforte vereinbarten. Inzwischen wurde die Pforte durch die Nothwendigkeit, auf eine Vergrößerung ihrer Einkünfte Bedacht zu nehmen, allmälig zu einem Abgabensysteme geleitet, bei welchem sie zwar die Bestimmungen der Verträge über die Ein- und Ausfuhrzölle den Worten nach beobachtete, in der That aber durch Erhebung anderweiter Abgaben den Handel weit über das verabredete Maaß hinaus erschwerte. In Bezug auf den Ausfuhrhandel bestand das System der Monopole. Die Regierung ließ theils für eigene Rechnung gewisse Landeserzeugnisse zu festgesetzten niedrigen Preisen von den Producenten aufkaufen, um dieselben zu weit höheren Preisen wieder verkaufen oder ausführen zu lassen, theils ertheilte sie für Geld Erlaubnißscheine (Teskeres genannt), kraft deren der Inhaber berechtigt wurde, gewisse Landeserzeugnisse zu sehr niedrigen, von den Provinzialbehörden festgesetzten Preisen den Producenten abzunehmen, um solche nachher theuer zu verkaufen oder auszuführen. Wenn schon diese Monopole nachtheilig auf die Producenten und Waarenpreise wirken mußten, so trat noch hinzu, daß die meisten der im Innern des Landes gekauften Waaren, bevor sie von den Stapelplätzen ausgeführt werden durften, mannigfachen Abgaben, z. B. am Orte des Einkaufs einem localen Ausfuhrzolle von 5 Procent, am Orte der Verschiffung einem gleich hohen Zolle, unterworfen wurden. So geschah es, daß die bedeutendsten Artikel der türkischen Ausfuhr schon anderweit 15 bis 20 und bisweilen noch mehr Procente des Werths an Abgaben getragen hatten, bevor in dem Ausfuhrhafen

---

randria, Beirut und Jassy, und Consuln resp. Vice-Consuln an folgenden Orten hat: zu Adrianopel, Aleppo, Brussa, Bucharest, Cypern, Galatz, Jerusalem, Patmos (zugleich für Rhodus und Stankio), Salonik, Seyde und Smyrna. Baiern hat Consuln zu Constantinopel und Smyrna; das Königreich Sachsen einen Handelsagenten zu Constantinopel.

die Erlegung des vertragsmäßigen Ausfuhrzolles von drei Procent eintrat. Nicht günstiger stand es um den Einfuhrhandel. Die Waaren wurden zwar bei ihrem Eintritte in das Gebiet der Pforte nur mit dem vertragsmäßigen Eingangszolle von 3 Procent belegt, die Käufer derselben mußten aber bei der Weiterversendung nach dem Innern, und endlich selbst die Consumenten noch manche besondere Abgaben entrichten. Dies System führte zu großen Klagen des fremden Handelsstandes, und die Pforte selbst mußte sich endlich überzeugen, daß dadurch die Production gewaltsam niedergedrückt und der wohlthätige Verkehr im Innern des Landes auf alle Weise gehemmt werde.

Die Aufgabe der Pforte bestand darin, den passenden Weg zu finden, auf der einen Seite die Production und den Verkehr von jenen lästigen Fesseln zu befreien, ohne auf der anderen Seite die zum Staatshaushalte erforderlichen Einkünfte zu schmälern. In dieser Richtung erschien es am zweckmäßigsten, die Monopole, die Handelsabgaben und Beschränkungen im Innern gänzlich aufzuheben und dafür die Ausgangs- und Eingangszölle zu erhöhen. Ließ sich hierbei nicht in Abrede stellen, daß die Pforte vielleicht Anfangs manche Einbuße erleiden würde, so war doch mit Zuversicht zu erwarten, daß sich jeder Nachtheil binnen Kurzem mit dem Steigen der Production und des Verkehrs vollständig wieder ausgleichen würde.

Nicht minder lagen die Vortheile zu Tage, welche der Handel des Auslandes davon ziehen mußte, wenn der Verkehr im Innern von den drückenden Lasten befreiet wurde. Die Pforte konnte daher auch hoffen, zu der neuen Einrichtung die Zustimmung derjenigen Staaten zu erhalten, mit welchen über die Höhe der Eingangs- und Ausgangszölle Verträge bestanden.

Hierzu bot England, als der bei dem levantischen Handel vorzüglich betheiligte Staat, zuerst die Hand. Es schloß mit der Pforte am 16. August 1838 einen Vertrag, dessen wesentlicher Inhalt folgender ist.

Es werden die bisherigen vertragsmäßigen Rechte der englischen Unterthanen und Schiffe im Gebiete der Pforte, so weit dieselben durch die neue Uebereinkunft nicht modificirt werden, bestätigt. Die Pforte entsagt den obenerwähnten Monopolen und den innern, auf der Aus- und Einfuhr ruhenden Zöllen zu Gunsten der fraglichen Unterthanen; in Compensation dafür tritt:

1) Hinsichtlich der Ausfuhr eine Ausgabe von 9 Procent bei der Ankunft der Waare aus dem Innern an dem Orte, von wo sie ausgeführt werden soll, sodann aber bei der Ausfuhr selbst der bisherige Ausfuhrzoll von 3 Procent, und
2) in Betreff der Ausfuhr neben dem bisherigen Einfuhrzolle von 3 Procent noch ein Additional-Zoll von 2 Procent ein, nach deren Erlegung es dem Einbringer freisteht, die Waare an Ort und Stelle zu verkaufen oder nach anderen Orten im Gebiete der Pforte zu führen, ohne daß weiter von dem Verkäufer oder Käufer eine andere Abgabe erhoben werden darf; zusammen also 5 Procent bei den Einfuhren und 12 Procent bei den Ausfuhren [1]).

Außerdem bestimmt der Vertrag, daß englische Kaufleute im Gebiete der Pforte, welche daselbst türkische Erzeugnisse kaufen, um solche zur innern Consumtion wieder zu verkaufen, bei dem Ankaufe sowohl wie bei dem Verkaufe mit den osmanischen Unterthanen auf gleichem Fuße behandelt werden sollen. Endlich wird in Betreff der Durchfuhr das bisher schon factisch Bestandene vertragsmäßig festgesetzt, daß die Waarendurchfuhr durch den Bosporus und durch die Dardanellen, auch im Falle einer Verladung von Bord zu Bord, oder vorübergehender Ausladung der Waare am Lande, zollfrei ist und im Uebrigen alle zum Transit eingeführten Güter nur einem Zoll von 3 Procent unterworfen sind.

Der Pforte mußte daran gelegen sein, in gleiche Verabredungen auch mit den übrigen Mächten zu treten, um ein gleichmäßiges Princip gegen alle Staaten befolgen zu können und nicht genöthigt zu sein, unter Beobachtung zweier ganz entgegengesetzter Systeme die Unterthanen des einen Staates nach dem alten, die des anderen Staates nach dem neuen Systeme zu behandeln.

Auf der anderen Seite konnte England auf eine entsprechende

---

[1]) Der auf allen zum Verbrauche eingehenden Waaren haftende Zoll von 5 Procent des Werthes ist geringer als die Einfuhrzölle anderer Staaten; die Zölle im osmanischen Reiche legen dem Einfuhrhandel daher kein Hinderniß in den Weg, vielmehr wird der Umfang desselben lediglich davon abhängen, ob sich für die fremden Waaren Käufer zu angemessenen Preisen finden. Der Ausgangszoll von 12 Procent erscheint für alle Gegenstände, mit welchen die Länder der Pforte nicht ein natürliches Monopol haben, sehr hoch, namentlich für die zur Ausfuhr gelangenden rohen Erzeugnisse des Thier- und Pflanzenreiches, als: Kameelgarn, Wolle, Schwämme, Baumwolle, Gummi u. s. w.

vollständige Durchführung dieses besseren Handels- und Zollsystems der Pforte mit um so größerer Zuversicht rechnen, wenn auch den anderen, mit derselben im Verkehre stehenden Nationen gegenüber dasselbe Princip eintrat.

Aus diesen Rücksichten ward in dem Vertrage mit England am Schlusse des sechsten Artikels die Verabredung aufgenommen, daß die Pforte einwillige, die Stipulationen dieses Vertrages auch gegen die übrigen befreundeten Mächte auf deren Verlangen eintreten zu lassen.

Auf diese Abrede gestützt, folgte Frankreich dem Vorgange Englands und schloß am 25. November 1838 mit der Pforte eine Convention ab, welche mit den Bestimmungen des englischen Vertrages wesentlich übereinstimmt.

Die übrigen bei dem Handel mit der Türkei mehr oder minder wesentlich betheiligten Staaten, welchen die Pforte jene Uebereinkunft mit England unter dem Anerbieten einer gleichen Verabredung mitgetheilt hatte, wollten zuvörderst beobachten, wie sich die Durchführung der Verträge mit England und Frankreich in der Türkei gestalten würde. Anfangs bestanden Zweifel darüber, ob die Pforte im Stande sein werde, ihr bisheriges Zollsystem vollständig und den Verträgen entsprechend aufzugeben. Diese Zweifel wurden jedoch bald gelöst; die Verträge gelangten zur Ausführung, und die englischen und französischen Kaufleute in der Türkei genossen des Vortheils, unter den vereinbarten günstigen Verhältnissen nicht bloß die Erzeugnisse ihrer Heimath, sondern selbst diejenigen aller anderen Staaten einführen und ausführen zu können. Dies Letztere namentlich hat seinen Grund in der Einrichtung, daß alle eingeführten Waaren, nach Zahlung der Additional-Abgabe von 2 Procent, mit einem Stempel versehen werden und sodann bei der weiteren Versendung und beim weiteren Verkaufe frei von allen ferneren Abgaben bleiben. Daraus ergiebt sich von selbst, daß die Behandlung der Waare in Hinsicht der Zoll- und Abgabenpflichtigkeit sich nach der Nationalität des Einführenden und Ausführenden richtet, und hieraus entstehen wiederum die nothwendigen Folgen, daß

1) die den übrigen Staaten angehörigen Kaufleute in Gefahr gerathen, bei solcher Concurrenz ihren Handel ganz zu verlieren, und daß
2) bezüglich der Einfuhr fremder Waaren in die Türkei alle diejenigen Staaten, welche nicht in gleiche Verabredungen

mit der Pforte treten, allmälig jeden Absatz dorthin verlieren müssen, indem nichts natürlicher ist, als daß die englischen und französischen Kaufleute im Gebiete der Türkei unter sonst gleichen Verhältnissen den Erzeugnissen ihres Vaterlandes den Vorzug vor den Productionen anderer Länder geben werden.

Dieser letztere Umstand durfte um so weniger von den Staaten des Abendlandes außer Acht gelassen werden, deren Streben bei dem Aufschwunge der Industrie und der gesammten gewerblichen Thätigkeit nothwendig dahin gerichtet sein muß, den Markt für den Absatz ihrer Erzeugnisse nach jeder Richtung hin zu erweitern. Von diesen Rücksichten geleitet, haben denn auch alle Regierungen, welche sich in Hinsicht ihrer Handelsverhältnisse mit der Pforte in ähnlicher Lage befinden, namentlich Oesterreich, Schweden und Norwegen, Spanien, die Niederlande, Sardinien, Belgien und die vereinigten Staaten von Nordamerika, Additional-Verträge mit der Pforte in Uebereinstimmung mit den Verträgen Englands und Frankreichs abgeschlossen.

Unter diesen Umständen durften auch die Staaten des Zollvereins nicht zurückbleiben, und es kam darauf an, dieselben Handelsvortheile, auf welche Preußen nach dem ältern oben angeführten Vertrage Anspruch hatte, auf sämmtliche Vereinsstaaten zu übertragen. Die deshalb an die Pforte gerichteten Anträge fanden Anklang, und Preußen verhandelte in seinem und im Namen der übrigen Staaten des Zollvereins über einen Handels-Vertrag, der im Wesentlichen dieselben Stipulationen enthält, wie der von der Pforte mit England und Frankreich abgeschlossene. In Gemäßheit des Artikels 10 des Vertrages ist der Tarif, mit Zuziehung der in Constantinopel ansässigen Kaufleute aus Preußen festgestellt und sind dabei die zwischen Großbritannien, sowie zwischen Frankreich und der Pforte vereinbarten Tarife wesentlich zum Grunde gelegt worden.

Was den Werth dieses am $^{10}/_{22}$. October 1840 abgeschlossenen Vertrages für die Zollvereinsstaaten anlangt, so möchte sich nach demjenigen, was über den Handel anderer Nationen mit der Türkei, über die Naturproducte, den Stand der Industrie und die Bedürfnisse des Landes bekannt ist, annehmen lassen, daß der Zollverein für manche seiner Gewerbserzeugnisse dort einen nicht unvortheilhaften Markt finden werde, so weit derselbe nicht bereits

durch andere Nationen, namentlich durch England, in Besitz genommen ist. An Naturproducten — so weit diese für den auswärtigen Handel vorzugsweise in Betracht kommen — liefert die europäische Türkei: Wein (in allen Provinzen), Reis (besonders Macedonien und Thessalien), Taback (Macedonien, Thessalien, Rumelien und die Moldau), Baumwolle (Macedonien, Rumelien, Thracien, Thessalien und Albanien), Seide (Bulgarien, Rumelien, Albanien), Oel (Rumelien, Thracien, Albanien), Salz (Walachei, Moldau, Bosnien), alle edlen Südfrüchte, Oliven, Färberröthe, welche den Stoff liefert, wodurch das türkische Garn die schöne unvergängliche Farbe erhält, Traganth, wovon der Gummi gewonnen wird ꝛc. Ungeachtet dieses Segens an Rohstoffen ist die Industrie der europäischen Türkei im Allgemeinen nicht blühend, sondern nur in einigen Fabrikzweigen von Bedeutung. Dahin gehören die Waffenfabriken (Gewehre und Klingen), namentlich zu Bosna Seraj, Techein, Fonicza, Mostar und Wischegrad in Bosnien, zu Constantinopel, zu Belgrad und Kruschewatz, zu Dimotika in Thracien, Egri, Budschak und Melenjk in Macedonien, Skutari und Avlona in Albanien; die Türkischrothfärbereien in Constantinopel, Adrianopel, Salonichi, Karaferia, Trikala, Sataldsche und Larissa; die Saffian- und Corduan-Fabriken zu Bosna Seraj, Silistria, Schumla, Rutschuk, Trikala und Larissa. Die Fabrication in wollenen Waaren — darunter auch Shawls, Teppiche — wird, mit Ausnahme der Moldau und Walachei, zwar in den meisten Provinzen, jedoch nicht in ausgedehntem Umfange, betrieben; die in baumwollenen und seidenen Geweben vorzugsweise nur in Thessalien, Macedonien, Thracien und Rumelien. Wie wenig die Industrie besonders in den Fürstenthümern Moldau und Walachei noch entwickelt ist und wie dieselbe nicht einmal den gewöhnlichsten Anforderungen des civilisirten Lebens zu genügen vermag, dafür spricht unter anderen der Umstand, daß sich (nach Hoffmann) in der ganzen Walachei nur eine einzige Glashütte befindet, und daß in der an der Heerstraße von Belgrad nach Constantinopel belegenen, gar nicht unbedeutenden Stadt Jagodin die Fensterscheiben nicht von Glas, welches noch immer einen Luxusartikel der Reichsten und Vornehmsten bildet, sondern von Papier oder Thierfellen sind. Papierfabriken befinden sich zwar zu Hunkjar-Iskelessi, bei den süßen Wassern und an anderen Orten, aber sie finden keine Unterstützung, indem man gefunden hat, daß es weniger kostspielig sei, Papiere

aus Italien, Frankreich und England einzuführen. Papiertapeten sind gleich andern Tapeten selbst in den Palästen des Sultans unbekannt, da die Wände der herrschenden Sitte gemäß getäfelt und bemalt werden. — Der Handel mit inländischen Seidenstoffen, die hauptsächlich in Brussa, Scutari, Constantinopel und Pera angefertigt werden, hat seit den letzten zehn Jahren und namentlich seitdem die Pforte Handelsverträge abgeschlossen, um 50 Procent abgenommen. Die gewöhnlichen Zeuge aus England, Frankreich und Italien, und die reicheren Stoffe von Lyon haben die aus türkischen Fabriken fast ganz verdrängt. — Einen neuen Gegenstand der gewerblichen Thätigkeit in der Türkei oder der Einfuhr nach derselben bildet seit einigen Jahren die Möblirung der Häuser, in welcher der immer mehr zunehmende Verkehr mit Europäern eine Umwälzung hervorgebracht hat. Stühle, Sophas, Tische, Consolen, Spiegel, Armleuchter und andere Gegenstände des Luxus, sowie Glas- und Porzellansachen sind jetzt nicht nur in den Häusern reicher Personen, sondern auch schon in denjenigen der Mittelclasse zu finden, und die Verfertigung dieser Gegenstände erfolgt theilweise bereits in der Türkei besonders durch deutsche Handwerker.

Die asiatische Türkei steht an Producten-Reichthum der europäischen [1]) noch voran, da sie außer Wein, Reis, Südfrüchten, Oliven, Taback, Seide, Baumwolle ꝛc. auch Zuckerrohr, Indigo und verschiedene zum Medicinalgebrauche gesuchte Erzeugnisse des Pflanzenreiches liefert. Auch in der Industrie ist sie derselben voraus, denn die Seiden-, Baumwollen-, Saffian- und Metallfabriken er-

---

[7]) Ueber die landwirthschaftlichen und die industriellen Zustände der europäischen Türkei liefert der englische Oberst Charles White in seinem Werke: »Häusliches Leben und Sitten der Türken,« manche interessante Notizen. Nach ihm werden in der Türkei von Naturproducten: Getreide, Obst, Oel, Wein, Salz, Steinkohlen, Kupfer und Bauholz in Menge und von vorzüglicher Güte gewonnen; die Wollproduction, der Seidenbau und die Erzeugung von Baumwolle sind einer so großen Ausdehnung fähig, daß das Land ganz Europa versorgen könnte. »Es fehlt nichts — sagt White — als ein vernünftiges Cultursystem und vor Allem Beschützung und Ermunterung der Ackerbaubevölkerung. Und wollte die Pforte ihre unpolitischen Ausfuhrzölle herabsetzen, die Einführung und Benutzung fremder Capitalien und Industrie unterstützen, die Landstraßen und Communikationsmittel verbessern, die Grundbesitzer gegen die übermäßigen Bedrückungen der Localbehörden schützen und Verbesserungen im Ackerbau durch Prämien belohnen, so würde das Land so viel Getreide, Oel, Baumwolle, Seide und Wolle erzeugen, daß es ganz Europa damit versorgen, oder doch jeden Falles den Unterschied zwischen Ein- und Ausfuhr zu seinen Gunsten wenden könnte.« (White. Theil II. Seite 249.)

freuen sich gleich den Türkischrothfärbereien Natoliens (zu Guselhissar, Karahissar, Boli, Bursa, Kostambul) und Syriens (Aleppo, Killis), eines vorzüglichen Rufes.

Was die allgemeine Handelsbewegung zwischen der Türkei und andern Ländern betrifft, so gewähren folgende auf das Jahr 1839 bezügliche, in der Preußischen Staatszeitung von 1840 gelieferte Notizen über den Umfang derselben einigen Aufschluß.

In dem gedachten Jahre haben mehr als 6000 Schiffe von 200 Tonnen Gehalt und darüber den Hafen von Constantinopel besucht, davon waren $^1/_7$ englische, $^1/_{12}$ österreichische, $^1/_{16}$ sardinische, $^1/_{28}$ russische und $^1/_9$ griechische. Außerdem legten im Hafen monatlich regelmäßig die Dampfschiffe von 8 Cursen bei, und zwar die Dampfschiffe von Smyrna und Phonia fünfmal im Monate, die französischen Dampfschiffe dreimal, die österreichischen zweimal, die von Trebisonde zweimal, die von Odessa zweimal, die Donau-Dampfschiffe zweimal, die von Salonichi einmal und die von Alexandrien dreimal in zwei Monaten. Der Werth der Einfuhr durch fremde Schiffe belief sich im Jahre 1839 auf 225 Millionen türkischer Piaster. Zwei Drittel davon bestanden in Manufacturen, das Uebrige in Colonialwaaren. Fast die Hälfte der Einfuhr kam aus englischen Häfen, das Uebrige aus Oesterreich, Frankreich, Rußland und Holland. Die Einfuhrartikel Englands bestanden vorzüglich in Zucker, Kaffee, Indigo, Pfeffer, Eisen, Zinn, Weißblech, irdenen Gefäßen und besonders in einer großen Quantität von Tuch, Zeugen und allen Arten von Webereien.

Die Haupteinfuhr Oesterreichs bestand in Tüchern, die von Frankreich in Seidenwaaren, feinen Tüchern und Colonialwaaren. Aus Rußland wurde der Bedarf an Talg, Stricken, Häuten u. dgl. eingeführt. — Der Werth der Ausfuhr der Türkei soll sich ungefähr auf 160 bis 180 Millionen Piaster berechnen. Die Hauptartikel derselben sind: Seide, die meist nach Odessa geht, Opium, Wolle, Oel, Baumwolle, Erz, Taback, Weine und getrocknete Früchte.

Die Handlungshäuser erster Classe in Constantinopel sind europäische; ihre Anzahl beläuft sich ungefähr auf 90. Davon stehen 20 unter englischem Schutz, ebenso viele unter französischem, 15 unter russischem und die übrigen unter griechischem und dänischen Schutze. Die meisten derselben machen Verkäufe auf eigene Rechnung. Zu den Handlungshäusern zweiter Classe gehören auch 50

bis 60 einheimische (Rajas angehörige), die sich gleichfalls mit Ein- und Ausfuhr beschäftigen und Verbindungen besonders mit England, Rußland und Bessarabien unterhalten. Eigentlich türkische Häuser, die mit Europa Handel treiben, giebt es nicht; einige wenige handeln mit Asien, von wo sie Bodenerzeugnisse auf eigenen Schiffen überführen. Die Handelswelt in Constantinopel hat in neuerer Zeit an den Persern unerwartete Geschäftsfreunde erhalten, indem die persischen Kaufleute von Tauris über Erzerum nach Constantinopel kommen, nachdem die Dampfschiffe zwischen Trebisonde und Constantinopel den Verkehr erleichtert haben. Dieselben kaufen hauptsächlich englische Tücher und Zeuge, die sie theils in Seide, theils in Geld bezahlen. Für den Aufschwung sowohl dieses Handels mit Persien, als für Odessa's Blüthe und für die Zukunft des viel besprochenen Donauhandels ist die in den Verträgen mit der Pforte stipulirte freie Dardanellenfahrt nicht nur von der größten Bedeutung, sondern eine wahre Lebensfrage.

Auch Holland steht — wie oben bemerkt — mit der Türkei, wenngleich nicht in lebhaftem, doch in zunehmendem Handelsverkehre. Im Jahre 1839 liefen überhaupt 10 niederländische Schiffe (4 aus Rotterdam, 2 aus Vlaardingen, 1 aus Amsterdam, 2 aus Triest und 1 aus Messina) in den Hafen von Smyrna ein. Die Ladungen [1]) derselben bestanden in Eisen- und Stahlwaaren, Liqueur,

---

*) Die Ausfuhr aus Smyrna nach Holland pro 1839 wird in Nro. 77 der Allgem. Preuß. Staatszeitung vom Jahre 1840 dahin detaillirt:

Opium	2,284,000	türkische	Piaster.
Trockne Früchte . . .	1,515,532	»	»
Kameelgarn	1,112,000	»	»
Baumwolle	150,800	»	»
Schwämme	83,600	»	»
Wolle	72,000	»	»
Farbestoffe	47,500	»	»
Teppiche	43 560	»	»
Droguerien	36,000	»	»
Gummi	29,400	»	»
Getreide	24,497	»	»
Seide	17,600	»	»
Bauholz	14,760	»	»
Diverse Artikel . . .	269,250	»	»
	5,640,699	Piaster.	

Taback, Backsteinen, Butter, Käse, Schinken, Gerste, Bleiweiß, Schießpulver, Zucker und verschiedenen anderen Artikeln. Als Rückladungen nehmen sie Hanfsaamen, Rosinen, Datteln, Opium, Droguerien, Parfümerien ꝛc. mit.

Der Antheil, welchen die übrigen europäischen Nationen — und darunter selbst solche, die in Bezug auf gewerbliche Entwickelung hinter Deutschland zurückstehen, sowohl an dem Aktiv- als Passiv-Handel mit der Türkei nehmen, könnte zu der Erwartung berechtigen, daß auch die deutsche Industrie dort ein lohnendes Feld finden müsse. Dessenungeachtet sind die Handelsbeziehungen der deutschen Seehäfen zur Türkei bisher sehr unerheblich geblieben, indem sowohl die Einfuhren von dort nach Hamburg und Bremen als die Ausfuhr von diesen Plätzen nach der Türkei nur einen geringfügigen Kapitalwerth repräsentirten. (Im Jahre 1841 lief nur ein Schiff aus der Türkei in Hamburg ein, und nur eines ging von dort ab; der Werth der Einfuhren aus der Türkei nach Bremen betrug im Jahre 1841: 46,150 Rthlr.; 1842: 29,520 Rthlr.; 1843: 44,983 Rthlr.). Noch unbedeutender ist der Verkehr der preußischen Ostseehäfen mit den Ländern der Pforte, indem von Danzig aus eine Verbindung zur See mit denselben gar nicht Statt findet und das einzigste Geschäft, welches von dort nach der Türkei getrieben wird, der Bernsteinhandel, den Landweg über Polen und Odessa einschlägt. Dagegen setzt die verbesserte Dampfschifffahrt auf der Donau [1]) Deutschland in den Stand, den türki-

---

Die Einfuhr von Holland nach Smyrna:

Zucker	209,300	türkische Piaster.
Butter	135,000	» »
Blei und Zinn	39,150	» »
Rohes und verarbeitetes Eisen .	98,400	» »
Diverse Artikel	99,252	» »
	1,983,352	Piaster.

[1]) Oesterreich besitzt zur Zeit zwei ausgezeichnete Dampfschifffahrtsgesellschaften, und zwar die für die Donau und die Seedampfschifffahrt des österreichischen Lloyd. Die erste hat neben der Fahrt auf der Donau auch die Seefahrten von Galacz nach Constantinopel, von dort nach Smyrna, Thessalonich und Trapezunt aufgenommen, und dadurch dem Verkehr aus Oesterreich und Deutschland nach den unteren Donauländern und der Levante eine neue Bahn gebrochen. Das zum Theil concurrirende Begegnen der Dampfbote zweier österreichischen Gesellschaften in der Levante und die Erfahrung, daß die Verwaltung der Seelinien für die Donaugeellschaft weit kostspieliger sei, als für den Lloyd, haben aber neuerdings zu einem

schen Markt auf leichte und wohlfeile Weise zu versorgen, was nach den Berichten des oben erwähnten Obristen White in Bezug auf mehrere Artikel, z. B. Porzellan, Töpfergeschirr, Messerschmiede- und kurze Waaren, welche namentlich von den persischen Kaufleuten gesucht werden, und in Bezug auf bedruckte Kattune, Bänder, Papier ꝛc. der Fall ist. Nachrichten in öffentlichen Blättern zufolge werden gegenwärtig aus den Zollvereinsstaaten Unternehmungen nach den unteren Donauländern vorbereitet, in welchen für den deutschen Kunstfleiß eine unerschöpfliche Fundgrube liegt, sowohl in der Walachei und Moldau, als in Serbien und Bulgarien. Namentlich sollen Leinenwaaren, Tuche, fertige Kleider und Hausgeräthe dort einen eben so schnellen als gewinnreichen Absatz finden. Besonderen Erfolg würden diese Unternehmungen besonders dann versprechen, wenn dem Strome der deutschen Auswanderung eine geregelte Richtung nach jenen Ländern unter Bedingungen gegeben würde, welche die Rechtsverhältnisse der Ansiedler der Pforte gegenüber dauernd sicherstellen; durch die Ausführung von Ansiedelungen unter dem Schutze der deutschen Regierungen und dem Beistande und der Leitung einer deutschen Handels- und Colonisationsgesellschaft, wie solche von der deutschen Presse wiederholt empfohlen [1]), und in deutschen Ständeversammlungen bereits in Anregung gebracht sind.

Vertrage geführt, nach welchem der Lloyd die Seeschiffe der Donaugesellschaft käuflich übernommen und sich verpflichtet hat, zwischen Galacz und Constantinopel die Verbindung zur See nicht nur mit den Donaufahrten, sondern in Constantinopel mit allen anderen Linien in der Levante zu unterhalten.

[1]) Zur weiteren Verfolgung des Themas über den Nutzen deutscher Ansiedelungen in den unteren Donauländern ist Gustav Höfkens Schrift über die »Erweiterung des deutschen Handels und Einflusses durch Gesellschaften, Verträge und Ansiedelung«, aus der deutschen Vierteljahrsschrift besonders abgedruckt, Stuttgart und Tübingen, J. G. Cotta'scher Verlag, 1842, zu empfehlen.

Convention de commerce

entre la Prusse, la Bavière, la Saxe, le Wurtemberg, la Bade, la Hesse Electorale, la Hesse Grand Ducale, les Etats formant l'union de douanes et de commerce, dite de Thuringe, le Nassau, et la ville libre de Francfort d'une part, et la Porte Ottomane, d'autre part.

Du $\frac{\text{dix}}{\text{vingt-deux}}$ Octobre Mil-Huit-Cent-Quarante.

Pendant la longue alliance qui a heureuseument subsisté entre la Prusse et la Sublime Porte, des traités conclus entre les deux puissances ont réglé les taux des droits payables sur les marchandises exportées de Turquie comme sur celles y importées, et ont établi et consacré les droits, privilèges, immunités et obligations des marchands prussiens trafiquant ou résidant dans l'étendue de l'Empire Ottoman. Cependant des changements de différente nature sont survenus récemment, d'une part, en ce qui concerne la Sublime Porte, tant dans l'administration intérieure de l'Empire que dans ses relations extérieures avec d'autres puissances, et d'autre part, en ce qui concerne la Prusse, par suite de la fondation de l'Association de commerce et de douanes, formée entre la Prusse et les Couronnes de Bavière, de Saxe et de Wurtemberg, le Grand-Duché de Bade, l'Electoral de Hesse, le Grand-Duché de Hesse, les Etats appartenant à l'union de douanes et de commerce dite de Thuringe — nommément le Grand-Duché de Saxe, les Duchés de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenbourg et de Saxe-Coburg-Gotha, et les Principautés de Schwarzbourg-Rudolstadt, de Schwarzbourg-Sondershausen, de Reufs-Greiz, de Reufs-Scleitz et de Reufs-Lobenstein et Ebersdorf, — le Duché de Nassau et la ville libre de Francfort. En considération de ces changements, Sa Majesté le Roi de Prusse, agissant tant en Son nom qu'en celui des autres Etats membres de l'Association de commerce et de douanes, et Sa Majesté Imperiale le Sultan sont convenus de régler de nouveau, par un acte spécial et

Handels-Vertrag

zwischen Preußen, Baiern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits und der ottomanischen Pforte andererseits.

Vom $\frac{\text{zehnten}}{\text{zwei und zwanzigsten}}$ October Ein Tausend acht Hundert und Vierzig.

Während der langjährigen Allianz, welche glücklicher Weise zwischen Preußen und der Hohen Pforte bestanden hat, haben die zwischen beiden Mächten abgeschlossenen Verträge den Betrag der von den aus der Türkei ausgeführten oder dahin eingeführten Waaren zu entrichtenden Abgaben bestimmt, und die Rechte, Privilegien, Freiheiten und Pflichten der Preußischen Kaufleute, welche im Gebiete des Ottomanischen Reiches Handel treiben und sich aufhalten, auf feierliche Weise bestimmt. Gleichwohl sind vielfältige Veränderungen neuerlich eingetreten, eines Theils, was die Hohe Pforte betrifft, sowohl in der inneren Verwaltung des Reiches, als in ihren äußeren Beziehungen zu anderen Mächten, und anderen Theils, was Preußen betrifft, in Folge der Errichtung des Handels- und Zoll-Vereines zwischen Preußen und den Kronen von Bayern, Sachsen und Württemberg, dem Großherzogthume Baden, dem Kurfürstenthume Hessen, den Staaten des Thüringischen Zoll- und Handels-Vereins, — nämlich dem Großherzogthum Sachsen, den Herzogthümern Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, und den Fürstenthümern Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Greiz, Reuß-Schleitz, und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — dem Herzogthum Nassau und der freien Stadt Frankfurt. In Betracht dieser Veränderungen sind Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich als im Namen der übrigen Staaten, welche Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereines sind, und Seine Kaiserliche Majestät der Sultan übereingekommen, durch eine besondere und zusätzliche Akte die Handelsbeziehungen Ihrer Unterthanen von Neuem zu ordnen, und

additionnel, les rapports commerciaux de leurs sujets, et de comprendre en même temps dans les traités existants déjà entr'Eux, ainsi que dans les nouvelles stipulations, les relations entre les autres susdits Etats et la Sublime Porte, le tout dans le but d'augmenter le commerce entre les Etats respectifs, comme dans celui de faciliter davantage l'échange de leurs produits. A cet effet Ils ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires:

Sa Majesté le Roi de Prusse, tant en Son nom qu'en celui des autres Etats membres de l'Association de commerce et de douanes allemande:

le Sieur Jean Charles Albert Comte de Koenigsmarck, Son Chambellan, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Sublime Porte, Chevalier de Son Ordre royal de l'Aigle-Rouge de la troisième classe avec le noeud, de celui de Saint Jean de Jérusalem; décoré du grand-Ordre du Nichani-Iftihar; Chevalier de l'Ordre de Charles III. d'Espagne.

Sa Majesté Impériale le Sultan:

Son Excellence Mustafa Rechid Pascha, un des Vézirs, Ministre d'Etat et des affaires étrangères de la Sublime Porte, décoré des insignes en brillants affectés à cette haute dignité, Grand' Croix de l'Ordre de la Légion d'honneur, de l'Ordre américain d'Isabelle la Catholique, de l'Ordre de Léopold de Belgique, de l'Ordre du Lion Néerlandais, de celui de l'Epée de Suède etc.

lesquels, après s'être donné réciproquement communication de leurs pleinspouvoirs trouvés dans la bonne et dûe forme, sont tombés d'accord sur les articles suivants.

Article I.

Tous les points des stipulations commerciales précédentes entre la Prusse et la Sublime Porte, et nommément toutes les stipulations du traité d'amitié et de commerce du 22. Mars 1761. (vieu style) autant qu'ils ne se trouvent pas en contradiction avec la présente convention, sont maintenus, confirmés pour toujours, et étendus, avec les droits et obligations réciproques qui en résultent, à tous les autres Etats nommés ci-dessus, formant l'Association de commerce et de douanes.

gleichzeitig in die unter Ihnen schon bestehenden Verträge sowie in die neuen Stipulationen die Vereinbarungen zwischen den übrigen obengenannten Staaten und der Hohen Pforte aufzunehmen, Alles zu dem Zwecke, den Handel zwischen den beiderseitigen Staaten zu vermehren, und den Austausch ihrer Erzeugnisse noch mehr zu erleichtern. Zu dem Ende haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich als im Namen der übrigen Staaten, welche Mitglieder des Deutschen Handels- und Zoll-Vereines sind:

Allerhöchst Ihren Kammerherrn, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Hohen Pforte, Johann Karl Albert Graf von Königsmark, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens dritter Klasse mit der Schleife, des St. Johanniter-Ordens, Inhaber des großen Ordens des Nichani-Iftihar und Ritter des Spanischen Ordens Karls des Dritten,

Seine Kaiserliche Majestät der Sultan:

Seine Excellenz Mustapha Reschid Pascha, einen der Veziere, Staats- und Minister der auswärtigen Angelegenheiten der Hohen Pforte, Inhaber der mit diesem Range verbundenen Insignien in Brillanten, Großkreuz des Ordens der Ehrenlegion, des Amerikanischen Ordens Isabella der Katholischen, des Belgischen Leopold-Ordens, des Niederländischen Löwen-Ordens, des Schwedischen Schwerdt-Ordens ꝛc.

welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten gegenseitig mitgetheilt und dieselben in guter uud gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen sind:

Artikel I.

Alle Punkte der bisherigen Handels-Verträge zwischen Preußen und der Hohen Pforte, und namentlich alle Verabredungen des Freundschafts- und Handelsvertrages vom 22. März 1761 (alten Styls), in so weit sich solche nicht im Widerspruche mit der gegenwärtigen Uebereinkunft befinden, werden aufrecht erhalten, für immer bestätigt und mit den daraus hervorgehenden gegenseitigen Rechten und Pflichten auf alle übrigen vorerwähnten Staaten, welche den Handels- und Zoll-Verein bilden, ausgedehnt.

Les sujets et les produits du sol et de l'industrie de la Prusse et des autres Etats de l'Association de commerce et de douanes, ainsi que les bâtiments prussiens auront de droit, dans l'Empire Ottoman, l'exercice et la jouissance de tous les avantages, privilèges et immunités qui sont ou qui par la suite seraient accordés aux sujets, aux produits du sol et de l'industrie, et aux bâtiments de toute autre nation la plus favorisée.

Article II.

Les sujets de Sa Majesté le Roi de Prusse et ceux des autres membres de l'Association de commerce et de douanes, ou leurs ayant-cause, pourront acheter dans toutes les parties de l'Empire Ottoman, soit qu'ils veuillent en faire le commerce à l'interieur, soit qu'ils se proposent de les exporter, tous les articles, sans exception, provenant du sol ou de l'industrie de ce pays. La sublime porte s'engage formellement à abolir tous les monopoles qui frappent les produits de l'agriculture et les autres productions quelconques de son territoire, comme aussi Elle renonce à l'usage des Teskérés, demandés aux autorités locales pour l'achat de ces marchandises ou pour les transporter d'un lieu à un autre quand elles étaient achetées. Toute tentative qui serait faite par une autorité quelconque pour forcer les sujets prussiens ou ceux des autres membres de l'Association de commerce et de douanes, à se pourvoir de semblables permis ou Teskérés, sera considérée comme une infraction aux traités, et la Sublime Porte punira immédiatement avec sévérité tous Vézirs ou autres fonctionnaires auxquels on aurait une pareille infraction à reprocher, et Elle indemnisera les sujets prussiens et ceux des autres Etats de l'Association des pertes ou vexations dont ils pourront prouver qu'ils ont eu à souffrir.

Article III.

Les marchands prussiens et ceux des autres Etats de l'Association de commerce et de douanes ou leurs ayant-cause qui acheteront un objet quelconque, produit du sol ou de l'industrie de la Turquie, dans le but de le revendre pour la consomma-

Die Unterthanen und die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie von Preußen und den übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, so wie die Preußischen Schiffe sollen von Rechtswegen in dem Ottomanischen Reiche die Ausübung und den Genuß aller der Vortheile, Privilegien und Freiheiten haben, welche den Unterthanen, den Erzeugnissen des Bodens und der Industrie, und den Schiffen jeder anderen meist begünstigten Nation zugestanden sind oder in der Folge zugestanden werden möchten.

Artikel II.

Die Unterthanen Seiner Majestät des Königs von Preußen und die der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereines oder ihre Rechtsnachfolger sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches alle Gegenstände ohne Ausnahme, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie dieses Landes sein, kaufen dürfen, sei es in der Absicht, damit Handel im Innern treiben zu wollen, oder selbige auszuführen. Die Hohe Pforte verpflichtet sich ausdrücklich, alle Monopole, welche die Producte des Ackerbaues und die übrigen Erzeugnisse ihres Reiches, welcher Art diese sein mögen, betreffen, abzuschaffen, so wie Sie auch auf den Gebrauch der Teskeres Verzicht leistet, welche von den Orts-Behörden Behufs des Ankaufs dieser Waaren oder des Transports der gekauften von einem Orte zum anderen, erbeten worden sind. Jeder Versuch, welcher von irgend einer Behörde gemacht werden sollte, um die Preußischen Unterthanen oder die der übrigen Mitglieder des Handels- und Zollvereins zu zwingen, sich mit dergleichen Erlaubnißscheinen oder Teskeres zu versehen, soll als eine Verletzung der Verträge angesehen werden, und die Hohe Pforte wird sofort mit Strenge alle Veziere oder andere Beamte, welchen eine solche Verletzung zur Last fällt, bestrafen, und Sie wird die Preußischen Unterthanen, so wie diejenigen der übrigen Staaten des Vereins wegen der Verluste oder Beschwerungen, welche dieselben erweislich erfahren haben, schadlos halten.

Artikel III.

Die Preußischen Kaufleute und die der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins oder ihre Rechtsnachfolger, welche irgend ein Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei zu dem Zwecke kaufen werden, um solches für den Verbrauch im Innern des

tion dans l'intérieur de l'Empire Ottoman, paieront lors de l'achat ou de la vente, les mêmes droits qui sont payés, dans les circonstances analogues, par les sujets musulmans ou par les rayàs les plus favorisés parmi ceux qui se livrent au commerce intérieur.

Article IV.

Tout article, produit du sol ou de l'industrie de la Turquie, acheté pour l'exportation, sera transporté libre de toute espèce de charge et de droits à un lieu convenable d'embarquement par les négociants prussiens ou des autres Etats de l'Association de commerce et de douanes ou leurs ayant-cause. Arrivé là, il paiera à son entrée un droit fixe de Neuf pour Cent de sa valeur, en remplacement des anciens droits de commerce intérieur, supprimés par la présente convention. A sa sortie il paiera le droit de Trois pour cent anciennement établi et qui demeure subsistant. Il est toutefois bien entendu que tout article acheté au lieu d'embarquement pour l'exportation et qui aura déjà payé à son entrée le droit intérieur, ne sera plus soumis qu'au seul droit primitif de Trois pour Cent.

Article V.

Tout article, produit du sol ou de l'industrie de la Prusse ou des autres Etats de l'Association de commerce et de douanes, et toutes marchandises de quelque espèce qu'elles soient, apportées par terre ou par mer d'autres pays par des sujets prussiens ou des autres Etats de la dite Association, seront admises dans toutes les parties de l'Empire Ottoman, sans aucune exception, moyennant un droit de Trois pour cent calculé sur la valeur de ces articles.

En remplacement de tous les droits de commerce intérieur qui se perçoivent aujourd'hui sur les dites marchandises, le négociant prussien ou des autres Etats de l'Association qui les importera, soit qu'il les vende au lieu d'arrivée, soit qu'il les expédie dans l'intérieur pour les y vendre, paiera un droit additionnel de Deux pour cent. Si ensuite ces marchandises sont

Ottomanischen Reiches wieder zu verkaufen, sollen bei dem Ankauf oder bei dem Verkauf dieselben Abgaben zahlen, welche unter gleichen Umständen von den muselmännischen Unterthanen oder von den meist begünstigten Rajas, welche sich mit dem Handel im Innern beschäftigen, entrichtet werden.

Artikel IV.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei soll, wenn es für die Ausfuhr gekauft ist, frei von jeder Art von Belastung und Abgabe durch die Preußischen oder durch die Kaufleute der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins oder durch ihre Rechtsnachfolger nach einem zur Verschiffung geeigneten Orte gebracht werden. Dort angekommen, soll es beim Eingange eine ein für alle Mal bestimmte Abgabe von Neun vom Hundert seines Werthes entrichten, an Stelle der alten Abgaben des innern Verkehrs, welche durch die gegenwärtige Uebereinkunft aufgehoben werden. Bei seinem Ausgange soll es die schon von Alters her festgesetzte und auch gegenwärtig beibehaltene Abgabe von Drei vom Hundert entrichten. Es versteht sich jedoch, daß jeder Artikel, welcher an dem Verschiffungsorte für die Ausfuhr gekauft ist, und bereits bei seinem Eingange die innere Abgabe entrichtet hat, ferner nur der ursprünglichen Abgabe von Drei vom Hundert unterworfen seyn soll.

Artikel V.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie von Preußen oder von den übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, und alle Waaren jedweder Art, welche zu Lande oder zu Wasser aus anderen Ländern durch Preußische oder durch Unterthanen der übrigen Staaten des genannten Vereins eingeführt werden, sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches, ohne irgend eine Ausnahme, gegen eine Abgabe von Drei vom Hundert, nach dem Werthe dieser Artikel berechnet, zugelassen werden.

An Stelle aller Abgaben des inneren Verkehrs, welche gegenwärtig von den genannten Waaren erhoben werden, soll der Preußische Kaufmann oder der Kaufmann aus den übrigen Staaten des Vereins, welcher sie einführt, sei es, daß er solche am Orte der Ankunft verkauft, oder daß er dieselben in das Innere versendet, um sie dort zu verkaufen, eine anderweite Abgabe von Zwei vom

revendues à l'intérieur ou à l'extérieur, il ne sera plus exigé aucun droit ni du vendeur ni de l'acheteur, ni de celui qui les ayant achetées, désirera les expédier au dehors.

Les marchandises qui aurout payé l'ancien droit d'importation de trois pour cent dans un port, pourront être envoyées dans un autre port, franches de tout droit, et ce n'est que lorsqu'elles y seront vendues ou transportées de celui-ci dans l'intérieur du pays, que le droit additionnel de deux pour cent devra être acquitté.

Il demeure entendu que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Prusse, et ceux des autres membres de l'Association de commerce et de douanes, ne prétendent pas, soit par cet article soit par aucun autre du présent traité, stipuler au delà du sens naturel et précis des termes employés, ni priver en aucune manière le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur de Turquie de l'exercice de Ses droits d'administration intérieure, en tant toutefois que ces droits ne porteront pas une atteinte manifeste aux stipulations des anciens traités et aux privilèges accordés par la présente Convention aux sujets prussiens et à ceux des autres Etats de l'Association et à leurs propriétés.

Article VI.

Les sujets prussiens et ceux des autres Etats de l'Association de commerce et de douanes ou leurs ayant-cause pourront librement trafiquer dans toutes les parties de l'Empire Ottoman, en marchandises apportées des pays étrangers; et si ces marchandises n'ont payé à leur entrée que le droit d'importation, le négociant prussien ou des autres Etats de l'Association ou son ayant-cause aura la faculté de trafiquer en elles en payant le droit additionnel de deux pour cent, auquel il serait soumis pour la vente des propres marchandises qu'il aurait lui-même importées, ou pour leur transmission faite dans l'intérieur avec l'intention de les y vendre. Ce paiement une fois acquitté, ces marchandises seront libres de tous autres droits, quelque soit la destination ultérieure qui sera donnée à ces marchandises.

Hundert entrichten. Wenn in der Folge diese Waaren im Innern oder nach Außen wieder verkauft werden, so soll keine mehrere Abgabe, weder von dem Verkäufer noch von dem Käufer, noch von demjenigen, welcher, nachdem er dieselben gekauft, solche in das Ausland zu versenden wünscht, verlangt werden.

Die Waaren, welche den alten Eingangszoll von Drei vom Hundert in einem Hafen entrichtet haben, sollen frei von jeder Abgabe nach einem anderen Hafen gebracht werden dürfen, und erst dann, wenn dieselben dort verkauft oder von dort nach dem Innern des Landes gebracht werden, soll die anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichtet werden.

Es versteht sich, daß die Regierungen Seiner Majestät des Königs von Preußen und der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins nicht beabsichtigen, sei es durch diesen oder durch irgend einen anderen Artikel des gegenwärtigen Vertrages, Sich etwas anderes als was aus dem natürlichen und bestimmten Sinne der gewählten Ausdrücke folgt, zu bedingen, oder in irgend einer Weise die Regierung Seiner Majestät des Kaisers der Türkei in der Ausübung Ihrer Rechte der inneren Verwaltung zu beschränken, in so weit als diese Rechte nicht die Verabredungen der alten Verträge oder die durch die gegenwärtige Uebereinkunft den Preußischen und den Unterthanen der übrigen Staaten des Vereins und Ihrem Eigenthume bewilligten Privilegien offenbar verletzen werden.

Artikel VI.

Die Preußischen Unterthanen und die der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, oder ihre Rechtsnachfolger sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches mit den von fremden Ländern eingeführten Waaren frei Handel treiben dürfen; und wenn diese Waaren bei ihrem Eintritt nur die Eingangs-Abgabe entrichtet haben, so soll dem Preußischen Kaufmann, oder dem Kaufmann der übrigen Vereins-Staaten oder seinem Rechtsnachfolger frei stehen, damit zu handeln, wenn er die anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichtet, welcher er für den Verkauf der eigenen von ihm selbst eingeführten Waaren oder für deren Versendung nach dem Innern in der Absicht, solche dort zu verkaufen, unterworfen sein würde. Nach Zahlung dieser Abgabe sollen die Waaren frei von jeder anderen Abgabe sein, welche fernere Bestimmung auch den Waaren gegeben werden mag.

Article VII.

Aucun droit quelconque ne sera prélevé sur les produits du sol ou de l'industrie des Etats de la Prusse et des autres membres de l'Association de commerce et de douanes, ni sur les marchandises appartenant à leurs sujets et provenant du sol ou de l'industrie de tout autre pays étranger, quand ces deux sortes de marchandises passeront par les détroits des Dardanelles, du Bospore ou de la Mer-Noire, soit que ces marchandises traversent ces détroits sur les bâtiments qui les ont apportées, ou qu'elles soient transbordées sur d'autres bâtiments qui les ont apportées, ou qu'elles soient transbordées sur d'autres bâtiments, ou que, devant être vendues ailleurs, elles soient, pour un temps limité, déposées à terre pour être mises à bord d'autres bâtiments et continuer leur voyage.

Toutes les marchandises importées en Turquie pour être transportées en d'autres pays, ou qui, restant entre les mains de l'importateur, seront expédiées par lui dans d'autres pays pour y être vendues, ne paieront que le premier droit d'importation de trois pour cent, sans que, sous aucun prétexte, on puisse les assujettir à d'autres droits.

Article VIII.

Les fermans exigés des bâtiments marchands prussiens à leur passage dans les Dardanelles et dans le Bospore, leur seront toujours délivrés de manière à leur occasionner le moins de retard possible.

Article IX.

La Sublime Porte consent à ce que la législation crée par la présente convention soit exécutable dans toutes les provinces de l'Empire Ottoman, c'est-à-dire dans les possessions de Sa Majesté Impériale le Sultan situées en Europe et en Asie, en Egypte et dans les autres parties de l'Afrique appartenant à la Sublime Porte, et qu'elle soit applicable à toutes les classes de sujets ottomans.

Articles X.

Suivant la coutume établie entre la Prusse et la Sublime Porte, et afin de prévenir toute difficulté et tout retard dans

Artikel VII.

Keine Abgabe irgend einer Art soll von den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Staaten von Preußen und den übrigen Mitgliedern des Handels- und Zollvereins, noch von den Ihren Unterthanen gehörigen und von dem Boden oder der Industrie eines anderen fremden Landes kommenden Waaren voraus erhoben werden, wenn diese beiden Gattungen von Waaren die Meerengen der Dardanellen, des Bosporus oder des Schwarzen Meeres passiren, sey es, daß jene Waaren durch diese Meerengen auf denjenigen Schiffen passiren, in welchen dieselben sich bis dahin befunden haben, oder daß dieselben auf andere Schiffe umgeladen, oder, vor dem anderweiten Verkaufe, für eine bestimmte Zeit an das Land gesetzt werden, um an Bord anderer Schiffe gebracht zu werden und ihre Reise fortzusetzen.

Alle Waaren, welche in die Türkei eingeführt werden, um nach anderen Ländern gebracht zu werden, oder welche in den Händen des Einführenden bleiben und von diesem nach anderen Ländern versendet werden, um dort verkauft zu werden, sollen nur die erste Eingangs-Abgabe von Drei vom Hundert entrichten, ohne daß man dieselben unter irgend einem Vorwande anderen Abgaben unterwerfen darf.

Artikel VIII.

Die von den Preußischen Handelsschiffen bei ihrer Durchfuhr durch die Dardanellen und durch den Bosporus nachgesuchten Fermans sollen ihnen stets in der Weise behändigt werden, daß daraus so wenig Aufenthalt wie möglich entsteht.

Artikel IX.

Die Hohe Pforte genehmigt, daß die in Folge gegenwärtiger Uebereinkunft erlassenen Verordnungen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches, das heißt in den in Europa und Asien belegenen Besitzungen Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans, in Egypten und in den übrigen der Hohen Pforte gehörigen Theilen von Afrika in Ausführung kommen, und daß selbige auf alle Klassen Ottomanischer Unterthanen Anwendung finden.

Artikel X.

In Gemäßheit des zwischen Preußen und der Hohen Pforte bestehenden Gewohnheit, und um jeder Schwierigkeit und jeder

l'estimation de la valeur des articles importés en Turquie ou exportés des Etats Ottomans par les sujets prussiens, des commissaires versés dans la connaissance du commerce des deux pays avaient été nommés tous les quatorze ans pour fixer, par un tarif, la somme d'argent en monnaie du Grand-Seigneur, qui devra être payée comme droit de trois pour cent, sur la valeur de chaque article. Or le terme des quatorze ans, pendant lequel le dernier tarif devait rester en vigueur, étant expiré, et des commissaires étant déjà nommés depuis quelque temps pour la fixation d'un nouveau tarif, il est convenu que le tarif dont ils tomberont d'accord, restera en vigueur pour les sujets prussiens et pour ceux des autres Etats appartenant à l'Association de commerce et de douanes, pendant Sept années, à dater de sa fixation. Après ce terme chacune des Hautes parties contractantes aura droit d'en demander la révision; mais si, pendant les six mois qui suivront l'expiration des Sept premières années, ni l'une ni l'autre n'use de cette faculté, le tarif continuera d'avoir force de loi pour sept autres années, à dater du jour où les premières seront expirées, et il en sera de même à la fin de chaque période succesive de Sept années.

Conclusion.

La présente Convention sera immédiatement soumise à la ratification de tous les Gouvernements refpectifs, et les ratifications en seront échangées à Constantinople dans l'espace de quatre mois à compter d'aujourd'hui, ou plus tôt si faire se peut. Elle sera publiée et mise à exécution immédiatement après l'échange des ratifications.

Fait à Constantinople le $\frac{\text{dix}}{\text{vingt-deux}}$ Octobre Mil-Huit-Cent-Quarante (et de l'hégire le vingt-six de Schaban Mil-Deux-Cent-Cinquante-Six).

Verzögerung bei Schätzung des Werthes der von den Preußischen Unterthanen in die Türkei eingeführten oder aus den Ottomanischen Staaten ausgeführten Gegenstände vorzubeugen, sind alle vierzehn Jahre in der Kenntniß des Handels beider Länder erfahrene Kommissarien ernannt worden, um durch einen Tarif den Betrag an Gelde in der Münze des Großherrn festzustellen, welcher als Abgabe von Drei vom Hundert von dem Werthe jedes Gegenstandes gezahlt werden soll. Da nun der Zeitraum der vierzehn Jahre, während welcher der letzte Tarif in Kraft sein sollte, abgelaufen ist, und schon vor einiger Zeit Kommissarien zur Feststellung eines neuen Tarifs ernannt worden sind, so ist man übereingekommen, daß der Tarif, über welchen dieselben sich einigen werden, für die Preußischen Unterthanen und für die der übrigen zum Handels- und Zollvereine gehörigen Staaten, sieben Jahre hindurch, vom Tage der Feststellung an gerechnet, in Kraft bleiben soll. Nach dieser Zeit soll jeder der hohen kontrahirenden Theile das Recht haben, auf eine Revision des Tarifs anzutragen; wenn aber während der sechs Monate, welche dem Ablaufe der sieben ersten Jahre folgen, weder der eine noch der andere Theil von dieser Erlaubniß Gebrauch macht, so soll der Tarif ferner auf sieben andere Jahre in gesetzlicher Kraft bleiben, von dem Tage an gerechnet, wo die ersten abgelaufen sind, und eben dasselbe soll am Ende jeder folgenden Periode von sieben Jahren stattfinden.

Schluß.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll sofort zur Ratification allen betheiligten Regierungen vorgelegt, und die Ratifications-Urkunden sollen binnen vier Monaten von heut ab, oder, wenn es seyn kann, noch früher zu Konstantinopel ausgewechselt werden. Dieselbe soll sofort nach Auswechselung der Ratifications-Urkunden publicirt und in Ausführung gebracht werden.

Geschehen zu Konstantinopel den $\frac{\text{zehnten}}{\text{zwei und zwanzigsten}}$ October Ein Tausend Acht Hundert und Vierzig (und der Hedschra den sechs und zwanzigsten Schaban Ein Tausend Zwei Hundert Sechs und Fünfzig).

Dieser Handels-Vertrag ist ratificirt, und die Ratifications-Urkunden sind am 20. Mai d. J. zu Konstantinopel ausgewechselt worden.

Der nach Artikel X. des vorstehenden Handels-Vertrags vereinbarte Tarif erfolgt nachstehend.

Exportation.

Ausfuhr.

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
A.	
Avelanède, voyez Valonnée.	
Alisaris de Chypres, Syrie et Tripoli de Barbarie.	Krapp von Cypern, Syrien und Tripoli
— d'Anatolie	— von Anatolien . . . . .
Anis de Césarée	Anis von Cesarea . . . . .
— de Romélie	— von Rumelien . . . . .
Avoine de l'Empire Ottoman . . .	Hafer vom Osmanischen Reiche . . .
B.	
Beurre de Valachie, Moldavie et autres pays ottomans.	Butter aus der Wallachei, der Moldau und andern Türkischen Provinzen.
Blé de l'Empire ottoman	Getreide vom Türkischen Reiche . . .
Bois de buis de toute qualité . . .	Buchsholz von allen Qualitäten . . .
— de construction de toute espèce	Bauholz von allen Gattungen . . .
Bonnets de Tunis, petits, supérieurs et inférieurs	Mützen von Tunis, kleine, feine und ordinäre.
— de Tunis, grands, supérieurs et inférieurs.	— große, feine und ordinäre . . . .
Boulamatsch	Bulamatsch (eingekochter Saft). . . .
Bourre ou Estrace de Soie	Seidenabfall . . . . .
C.	
Café Moka	Kaffee aus Mokka . . . . .
Caroubes	Johannisbrod . . . . .
Chandelles	Lichter . . . . .
Cire	Wachs . . . . .
Colle de cordonnier de toute qualité	Schusterleim aller Qualitäten . . . .
Colloquinte	Colloquinten (Art Kürbisse in der Größe der Citronen).
Cotton en laine de Romélie, de Syrie et de Chypres supr. et infr.	Baumwolle, feine und ordin., von Rumelien, Syrien und Cypern.
— d'Anatolie de toute qualité . . .	— von Anatolien . . . . .
— d'Egypte	— von Egypten . . . . .
Cotton filé de Smyrne de toutes couleurs	Gesponnene Baumwolle von Smyrna, in allen Farben
— — blanc	— von Smyrna, weiß . . . . .
— de Chio	— von der Insel Scio . . . . .
Cornes de Buffles	Büffelhörner . . . . .
— de boeuf	Ochsenhörner . . . . .
Couleur rouge dite Gulbahar . . .	Rothe Farbe, genannt Gulbahar . .
Cuirs, voyez Pelléteries.	
Cuivre en pains	Kupfer in Blöcken . . . . .
— vieux	— altes . . . . .
— ouvré, ou ouvrages en cuivre . .	— verarbeitetes . . . . .
Cumin	Kümmel . . . . .
D.	
Douves	Faßdauben . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit d'entrée. Aspres.	Droit de sortie. Aspres.
Keuk boya kebres, ve Berrichham ve Tarabolossi Gharb .	le Quintal.	1080	360
— Anadolou	—	1944	648
Anissoni kaissarié	l'oque.	16	5
— Roumili	—	12	4
Youlafi memaliki mahroussé . .	sur le prix courant.	9%	3%
Roughani sadé Iflak, ve Boghdan ve Saïré	le Quintal.	2376	792
Hintaï memaliki mahroussé . .	le Kilo de Constple.	150	48
Tchimchiri ala ve edna . . .	le quintal.	140	47
Edgnassi keresté	sur la valeur.	9%	3%
Fessi Tounous Saghir ala ve edna	la douzaine.	2160	720
— — Kebir ala ve edna	le paquet de 4.	2160	720
Boulamatsch	sur le prix courant.	9%	3%
Camtschi bachi	—	9%	3%
Cahvéi Yéméni	l'oque.	129	43
Kharnoub	sur le prix courant.	9%	3%
Chémi Roughan	—	9%	3%
— Assel	l'oque.	200	67
Bildgumlé Tchirich	—	37	12
Aboudjéhil Carboussou. . . .	—	129	43
Pembéï kham Roumili ve Kebres ve Berrichham ala ve edna	le quintal.	2214	738
Bildgumlé Pembéï khami Anadolou	—	2554	851
Pembéï khami Missir	— de 44 oques	4276	1425
Elvan Richteï Pembeï Izmir. .	l'oque.	237	79
Beyaz — — — . .	—	162	54
Richtéï Pembéï Sakis	—	194	64
Manda boynouzou	les 100 paires.	3240	1080
Carni bacar	—	1620	540
Gulbahar	l'oque.	21	7
Nihas keultché	—	108	36
Keuhné Nihas	—	97	32
Avani Nihas	—	248	81
Kimion	—	21	7
Varil tahtassi	sur la valeur.	9%	3%

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
E.	
Eau de vie de l'Empire Ottoman .	Branntwein vom Türkiſchen Reiche . .
Ecume de mer	Meerſchaum . . . . .
Encens	Weihrauch . . . . .
Eponges	Schwämme . . . . .
(NB. Attendu qu'étant nettoyées et travaillées, le prix en augmente à la sortie, les 3pCt seront perçus sur la valeur à la sortie).	(Da dieſelben durch die Reinigung an Preis gewinnen, ſo werden die 3% beim Ausgange auf den Werth erhoben.)
Essence ou huile de rose	Roſenöl . . . . .
Estrage ou bourre de soie. . . .	Seidenabfall . . . . .
F.	
Feutres pour housses	Filz zu Satteldecken . . . . .
— de Chypres de toute couleur . .	— von Cypern in allen Farben . . .
— de Carahissar blancs et autres couleurs.	— von Carahiſſar in allen Farben . .
Ficelles et sacs vides de crin, d'Anatolie et de Romélie.	Zwirn und Säcke aus Haar, aus Anatolien und Rumelien.
Figues sèches de toute qualité. . .	Feigen von allen Gattungen . . . .
NB. Lorsque les négocians ne pourront pas s'accorder avec l'autorité locale relativement aux prix des Figues, les 9pCt. d'entrée seront perçus en nature selon la qualité de la marchandise au moment de l'arrivée.	NB. Im Falle die Kaufleute ſich, bei Feſtſetzung des Preiſes der Feigen, mit der Lokalbehörde nicht einigen könnten, ſo wird der Eintrittszoll von 9%, bei Ankunft der Waare, und nach der Qualität, in natura erhoben.
Fil blanc de Monastir	Weißes Geſpinnſt von Monaſtir . . .
— de Chèvres d'Angora de toute qualité	Geſpinnſt von Ziegenhaaren von Angora von allen Qualitäten
— pour filets	— für Netze . . . . .
— en mateaux	— in Strängen . . . . .
Fil de lin d'Anatolie	Geſpinnſt von Lein von Anatolien . .
— de Hamit	— aus Hamit . . . . .
— d'Argatch	— aus Argatſch . . . . .
— de Castambol et Alayé	— aus Caſtambul und Alaya . . . .
— de Tiré	— aus Tire . . . . .
— des Dardanelles	— aus den Dardanellen . . . . .
— de Caradjalar	— aus Caradjalar . . . . .
— de Keleb Sourméné	— aus Keleb und Sourméné . . . .
— de Marcoula	— aus Marcula . . . . .
Fromages de toutes qualités . . .	Käſe . . . . .
G.	
Galles de toute espèce	Gallåpfel . . . . .
Gomme Adragante blanche, 1ère qualité	Gummi Dragant in Scheiben . . . .
Gomme Adragante en sorte . . .	Gummi Dragant in Sorten . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit d'entrée. Aspres.	Droit de sortie. Aspres.
Araki Memaliki Mabroussé . .	l'oque.	37½	12½
Luléï Istifé	la caisse.	5400	1800
Gunluk	le quintal.	1944	648
Indgé Sungher	sur la valeur.	9%	3%
Gul-yaghi	le métical de drchm. 1½.	108	36
Camichi bachi	sur la valeur.	9%	3%
Ketchéï Ghachié	l'un.	270	90
Elvan ketchéï kébres	—	216	72
Beyaz ve elvan ketchéï Carahissar	—	162	54
Tebi Harar ve Cazil Roumili ve Anatolon	l'oque.	102	34
Bildjumlé courou Jngir . . .	sur la valeur.	9%	3%
Beyaz Richtéï pempéï Monastir	sur la valeur.	9%	3%
Richtéï Angora bildjumlé . . .	l'oque.	367	122
— Agh	—	270	90
— toura	—	243	81
Richtéï keten Anadolou . . .	l'oque.	86	28
— Hamid	—	216	72
— Argatch	—	54	18
— Castamouni ve Alayé .	—	135	45
— Tirè	—	270	90
— Boghaz	—	135	45
Pembéi Caradjalar	—	216	72
— keleb ve Surméné . .	—	162	54
— Marcoula	—	135	45
Bildjumlé Penir	sur le prix courant.	9%	3%
Envai Mazi	le quintal.	3888	1296
Beyaz ala kitré	l'oque.	237	79
Mahlout	—	108	36

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Gomme Ammoniaque	Ammoniakharz . . . . .
— Arabique, supérieure et inférieure	Arabischer Gummi . . . . .
Graine jaune d'Anatolie, de Césarée, Iskilib et d'autres endroits.	Kreuzbeeren von Anatolien, Cesarea, Iskilib und andern Sorten . . . . .
— de Romélie de toute espèce . .	— von Rumelien von allen Qualitäten
Graine de Lin	Leinsamen . . . . .
— de chanvre	Hanfsamen . . . . .
— de Sésame	Sesamsaamen . . . . .
— de Mérisier dite Mehlep . . .	Vogelkirschsamen . . . . .
Culbahar, couleur rouge	Gulbahar . . . . .
H.	
Huile ou Essence de rose	Rosenöl . . . . .
— d'olive	Olivenöl (Baumöl) . . . . .
I.	
Indigo d'Egypte	Indigo von Egypten . . . . .
L.	
Laines supérieures et inférieures. . (NB Les laines de Constantinople sont comprises dans cette fixation de droits.)	Wolle (Schafwolle) . . . . . NB. Die in Konstantinopel gewonnene Wolle ist mitbegriffen.
Langues fumées, saucissons et pastourma de toute qualité.	Geräucherte Zungen, Würste, geräuchertes Fleisch.
Légumes secs de toute espèce, haricots, pois, lentilles etc. etc.	Trockene Gemüse, Bohnen, Erbsen, Linsen ꝛc. ꝛc.
M.	
Manufactures diverses des pays ottomans.	**Türkische Manufactur-Waaren.**
Aghabani à jour supérieur	Aghabani . . . . .
— de Bagdad	— aus Bagdad . . . . .
— d'Ustluk	— aus Ustluk . . . . .
— d'Istluk, à bords rayés à fil . .	— aus Istluk . . . . .
Aladja de Damas et Kitabi . . .	Aladscha aus Damaskus und Kitabi . .
— d'Alep	— aus Alep . . . . .
— de Magnésie	— aus Magnesia . . . . .
— de Tiré et de Bor	— aus Tiré und Bor . . . . .
— de Diarbékir	— Diarbekir . . . . .
Boucassin blanc, de diverses couleurs et mélangé de Dénizli.	Bukassien . . . . .
Ceintures de Hama	Gürtel von Hama . . . . .
— de Tripoli	— von Tripoli . . . . .
— dites Bamri	— Bamri genannt . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit d'entrée. Aspres.	Droit des sortie. Aspres
Tchadir ouchaghi	—	54	18
Zamki Arebi ala ve edna . . .	—	81	27
Aladjehir Anadolou Kaissarié ve Jskilib ve saïré.	—	303	100
Envaï Roumili Aladjehir ala ve edna	—	59	19
Ketten tohoumou	leKilo de vingt oques.	194	65
Kenevir tohoumou	—	140	47
Soussam	—	302	100
Mahleb	l'oque.	54	18
Gulbahar	—	21	7
Gul-Yaghí	le métical.	108	36
Roughani Zeït	le quintal.	1836	612
Tschividi Missir	l'oque.	702	234
Yapak ala ve edna	le quintal.	2214	738
Bildjumlé pastourma ve soudjouk ve sighir dily	sur le prix courant.	9%	3%
Bamiaï kheuck ve Beuryuldjé ve Fassoulia ve Bacla ve Nohoud ve Merdjimek ve Bisélia	—	9%	3%
Ala cafesli	la pièce.	1944	648
Aghabani Bagdad	—	324	108
— Ustluk	—	270	90
Tiréli aghabani	—	216	72
Aladjaï scham ma kitabi . . .	—	1188	396
— Halep.	—	648	216
— Manissa	la balle de 100 pièces.	19440	6480
— Tiré ve Bor	la pièce.	916	72
— Diarbékir	—	486	162
Beyaz Boghasi Dénizli ve elvan ve aladja	l'oque.	540	180
Hama Couchaghi	la pièce.	270	90
Trabolouz Couchaghi	—	2160	720
Bamri couchack	—	648	216

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Ceintures en laine blanche et de diverses couleurs de Caradjalar.	Gürtel von Caradschalar . . . . .
Chali de Tossia blanc	Schali von Toffia, weißer . . . . .
— — de toute couleur .	— in allen Farben . . . . .
Chali et Soff d'Angora large et étroit	— und Sof von Angora, breit und schmal . . . . .
Chals dits Caradjalar	Schawls von Caradschalar . . . . .
— dits Talet	— von Talet . . . . .
— de Tunis blancs	— von Tunis, weiße. . . . .
— — donlouk	— — geblümte . . . . .
— Hélali	— — . . . . .
— de toute couleur.	— — farbig . . . . .
Coutni et Tchitari de Damas . . .	Coutni und Tschitari, von Damaskus
— d'Alep	— von Halep . . . . .
— et Merré de Brousse.	— von Merre und Brussa . . . . .
Coussins de Brousse dits Bélédi . .	Kissen von Brussa, Bélédi genannt . .
— — et de Bilédjik simples	— und von Biledgik . . . . .
Coussins de Merzifoun	— von Merzifun . . . . .
Indiennes de Chypres pour dessus de couvertures et nappes	Druckwaaren von Cypern, für Decken und Tischtücher.
— dites fazla avec boktchas et coussins	— von Fazla mit Bündel und Kissen
— pour matelats	— zu Matratzen . . . . .
— pour ceintures	— zu Gürteln . . . . .
— pour ameublement de sofa . .	— zu Möbeln . . . . .
— de Diarbékir	— von Diarbekir . . . . .
— de Diarbékir et de Tokat pour dessus de couverture et Boucassins	— von Tokat und Diarbekir, für Decken und Bucassins.
Ihram en laine, blancs et de couleur, de Romélie	Ihram von Rumelien, weiß und farbig.
Mouchoirs carrés en mousseline du pays dits nefti sukery.	Musselintücher, Nefti-sukery genannt.
Nappes et serviettes de table unies et brodées	Gestickte und platte Tischtücher und Servietten . . . . .
Sevay et beldar simple.	Sevay und Beldar . . . . .
Tabliers de Hama brodés	Schürzen aus Hama, gestickte . . . .
— — simples	— — platte . . . .
— de Brousse dits fouta . .	— von Broussa . . . . .
— — pechtimals	— — (Handtücher) . . . .
— d'Akbach	— von Akbaschi — . . . .
— de Salonique	— von Salonik — . . . .
Tchitari heudjréti et Méhémed chahi	Tschitari, Heudschreti und Mehemet Schahi genannt.
— d'Alep	— von Halep . . . . .
— de Damas et Coutni	— und Cutni von Damaskus . . . .
— de Diarbékir	— von Diarbekir . . . . .
Tissus de laine, dits Papas Mouhayéri	Wollenzeuge, Papas-mouhayeri genannt.
— dits Tossia Mouhayéri	— Toffia-mouhayeri genannt.

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit d'entrée. Aspres.	Droit de sortie. Aspres.
Beyaz ve elvan Caradjalar . .	l'oqne.	270	90
Beyaz Chali Tossia	la pièce.	540	180
Elvan.	—	648	216
Soffre Chali Angora enli ve ensiz	la pièce de 30 pics.	5400	1800
Chal Caradjalar	l'un.	162	54
Talet	la paire.	1080	360
Beyaz Chal Tounouz	l'un.	237	79
Donlouk —	—	1350	450
Héllali Chal Tounouz	—	648	216
Elvan	—	648	216
Tchitari ma Coutni Cham . .	la pièce.	1350	450
Coutni Haleb	—	864	288
— Broussa ve Merré. . .	—	756	252
Bélédi Broussa	la paire.	270	90
Balini sadé Biledjik ve Broussa	—	540	180
Bélédi Merzifoun.	—	524	108
Kebrez yorghan youzou ma sofra	la pièce.	248	83
Tchiti fazla maboktcka ve yastik	l'assortim. de 4 morceaux.	302	100
Kebrez deuchek ma chilté . .	la pièce.	302	100
Basma couchak	—	162	54
Kebrez takémi.	l'assortiment.	1512	504
Tchiti Diarbékir	la pièce.	194	65
Yorghan youzou ma boghassi Diarbékir ve Tokat	—	162	54
Beyaz ve elvan Ihrami Roumili	l'oque.	324	108
Nefti Sukeri	la pièce de 10 carrés.	237	79
Sade ve telli Sofra ma pichkir	les 2 ensemble.	2700	900
Sadé Sévay ve beldar	la pièce.	3780	1260
Telli foutay Hama	la paire.	1620	540
Sadé — —	—	648	216
Foutay Broussa	—	432	144
Pechtimali Broussa	—	270	90
— Akbach	—	135	45
— Selanik	—	324	108
Heudjréti Tchitari ve Méhémed Shahi	la pièce	2160	720
Tchitari Haleb	—	756	252
— Cham ma Coutni . .	—	1350	450
— Diarbékir	—	648	216
Papas Mouhayéri	la pièce de 15 pics.	378	126
Mouhayéri Tossia	le ballot de 90 pièces.	21600	7200

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Toile hassé ordinaire des pays ottomans	Leinwand vom Osmanischen Reiche, ordinäre
— fine des pays ottomans et humayoun	— feine
— à voiles	— zu Seegeltüchern
— d'Alep	— von Halep
— dite Dagh	— Dagh genannt
— de Merzifoun	— von Merzifun
— de Drama	— von Drama
— de Alayé	— von Alaye
— —	— —
— de Malatia	— von Malatia
— de lin	— von Lein
— de Rizé	— aus Rizé
— dite astar de Césarée, Nigdé et Sivas	— Astar genannt von Cesarea, Nigdé und Sivas.
— dite astar de Hamit	— Astar aus Hamit
— large de Kédos	— von Kedos breite
— étroite —	— — schmale
— hamalat de Tiré	— Hamalat von Tiré
— dite astar de Gheyvé	— Astar von Ghiré genannt
— — de Castambol	— — Kostambol
— — de Tach keupri	— — Tasch-Köpri
— écrue astar de Tokat	— aus Tokat (ungebleichte) rohe
— de toute couleur de Moussoul	— von Mossul in allen Farben
— de Ménémen	— von Menemen
Mastic	Mastix
— en larmes	— in Tropfen
Maïs de l'Empire ottoman	Mais vom Türkischen Reiche
Miel	Honig
Myrrhé	Myrrhen
N.	
Noissettes	Haselnüsse
Noix	Wallnüsse
O.	
Opium	Opium
— d'Egypte	— von Egypten
Orge de l'Empire Ottoman	Gerste vom Türkischen Reiche
Orpiment	Operment
P.	
Pelleteries diverses:	
Cuirs pour semelles de Ghérédé	Sohlleder von Gherede
— — de Aïdin	— von Aydin
— — dits Yerli, de buffle	— in Konstantinopel fabrizirtes Büffelleder

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit d'entrée. Aspres.	Droit de sortie. Aspres.
Caba hassé	la pièce de 32 pics.	648	216
Indjé — ve houmayoun . . .	—	1080	360
Kirbassi badouban	la pièce de 15 pics.	270	90
— Haleb	—	540	180
— Dagh	—	270	90
— Merzifoun	le bal. de 6 pièces de 500 pics.	8100	2700
— Drama	l'oque.	324	108
— Alayé	la pièce de 18 pics.	194	65
— —	la pièce de 9 pics.	81	27
— Malatia	l'oque.	270	90
— Ketten	—	270	90
— Rizé	—	1188	396
Astari kaïssarïé ve Nikdé ve Sivas	la pièce.	194	65
— Hamid	l'oque.	270	90
Kirbassi kédos enli	la balle de 50 pièces.	6750	2250
— ensiz	— — 60 —	5184	1728
Hamalati tiré	l'oque	540	180
Astari Gheyvé	la pièce.	216	72
— Castamouni	la balle de 60 pièces.	11664	3888
— Tach Keupri	la pièce.	162	54
— Kham Tokat	—	216	72
Elvani Moussoul	—	237	79
Kirbassi Ménémen	—	140	46
Mastaki	la Cse ou Bque de 70 oq.	21600	7200
Tanné Mastaki	l'oque	432	144
Cocorozi mémaliki mahroussé .	le Kilo de Constnple.	75	25
Assel	sur le prix courant.	9%	3%
Murri safi	l'oque.	48	16
Foundouk	le quintal.	756	252
Djéviz	le Kilo de 100 oques.	648	216
Afion	la tchéki de 250 dr.	1090	363
Afioni Missir	—	756	252
Chaïri mémaliki mahroussé . .	le Kilo de Constnple.	67	23
Zernikh	l'oque.	37	12
Keusseléi Ghérédé	la pièce.	486	162
— Aydin	—	324	108
Yerli pischmisch Keussélei Manda	—	2160	720

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Cuirs pour semelles d'Egypte. . .	Sohlleder von Egypten . . . . .
Marroquins de Césarée et d'Eghin	Marroquinleder von Cesarea und Eghin
— rouges d'Ouchak	— rothes von Uschack . . . . .
— de Tossia	— von Tossia . . . . .
— bleus de Sparte, Konia, Aïdinjik et Nicomédie.	— blaues von Sparta, Konia, Aïdinjik und Nicomedien . . . . .
— noirs d'Oouchak	— schwarzes von Uschak. . . . .
— écarlates d'Erkli et de Bale-Kesser	— scharlachrothes von Erekli und Balekhissar . . . . .
— rouges grands de Coula et Berghi	— rothe, große, von Coula und Berghi
— rouges petits de Coula et Berghi inférieurs.	— rothe, kleine, von Coula und Berghi
— jaunes et noirs de Coula et Sparte	— gelbe und schwarze von Coula und Sparta . . . . .
Peaux de chèvres d'Angora en poils	Ziegenfelle von Angora mit Wolle . .
Peaux de moutons et de chèvres en poils.	Schaf- und Ziegenfelle mit Wolle . .
— d'agneaux et de chevreaux. . .	Lamm- und Zickelfelle. . . . .
— de lièvres d'Asie	Hasenfelle aus Asien . . . . .
— de lièvres de Romélie	— aus Rumelien . . . . .
— de moutons écarlates.	Rothe Schaffelle . . . . .
Peaux de mouton travaillées d'Ada	Gegerbte Schaffelle von Ada . . . .
— de buffle et de boeuf, sèches et salées, grandes et petites.	Büffel- und Ochsenhäute, getrocknete und gesalzene, große und kleine . . . .
Pâte de moût de raisin, dite Keufter	Verdickter Traubenmost, Köfter genannt
Pastorma, langues fumées et saucissons de toute qualité.	Preßkopf, geräucherte Zungen und Würste
Pétmez	Dattelhonig, Obsthonig . . . . .
Pignons de pin avec coques . . .	Tannenzapfen mit Schaalen . . . .
Plumes d'Autruche	Straußfedern . . . . .
Poil de chèvre d'Angora et de Konia de toute qualité	Ziegenhaare von Angora und Konia, in allen Qualitäten.
Poissons salés de toute espèce . .	Gesalzene Fische aller Art . . . . .
Poutargue	Fischlaiche . . . . .
R.	
Raisins secs dits Sultani de Carabournou	Rosinen, Sultani genannt, von Karaburnu
Raisins secs dits Sultani de Tchechmé et Yerli	— von Tscheschmé . . . . .
Raisins secs dits Sultani d'Ourla .	— von Urla . . . . .
Raisins dits rézaki d'Ourla, Tchechmé Aïdin, Mentéché et Yerli.	— Resaki genannt, von Ourla, Tschechmé, Aidin ꝛc.
— dits rézaki de Carabournou . .	— von Karaburnu . . . . .
— secs de Baylerdjé	— von Beylerdjé . . . . .
— secs noirs.	— schwarze . . . . .
— secs noirs dits de Corinthe . .	— — von Corinth (Corinthen-Rosinen).
— secs de Stanchio et Samos . .	— von Stanchio und Samos . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit d'entrée. Aspres.	Droit de sortie. Aspres.
Keusseléi Missir	—	972	324
Sakhtiani Kaïssarié ve Eghin .	le paquet de 5 peaux.	1080	360
Kermizi Sakhtiani Ouchak . .	— — 6	1296	432
Sakhtiani Tossia	— — 6	1080	360
Sakhtiani Sparta ve Konia ve Aydindjik ve Ismit ve Assoumani	l'un.	162	54
Siah Sakhtiani Ouchak . . .	le paquet de 6 peaux.	972	324
Al Sakhtiani Erekli ve Balekesser	l'un.	270	90
Kermezi Sakhtiani Coula ve Berghi.	—	216	72
Kermezi Sakhtiani saghir ve edna	—	194	65
Sari ve siah Sakhtiani Coula ve Sparta	—	216	72
Post Ketchi Angora	l'une.	378	126
Dgildi couyoun ve ketchi . . .	l'une.	48	16
		27	9
— couzou ve saghir ketchi . .	—		
— erneb Anadolou	les 100 peaux.	1728	576
— Roumili	—	918	306
Al méchin	l'une.	140	46
Méchini Ada	—	54	18
Manda gheunu ve djildi bacar saghir ve kekir couru touzlou	sur les prix courant.	9%	3%
Keafter	le quintal.	1080	360
Bildjumlé pastorma ve soudjouk ve sighir dili	sur le prix courant	9%	3%
Petmez	—	9%	3%
Tcham fistighy	l'oque.	43	14
Deve couchou tuyu.	sur les prix courant.	9%	3%
Tiftik Angora ve konia bildjumlé	l'oque.	130	43
Envaï touzlou balouk	sur le prix courant.	9%	3%
Balonk youmourtassi	—	9%	3%
Carbournou tchekirdeksiz uzum	le quintal.	1620	540
Tchéchmé mahsoulou ve yerli tchekirdesiz uzum.	—	1296	432
Ourla tchekirdeksiz uzum. . .	—	1512	504
Ourla ve Tchéchmé ve Aydin ve Mentéché ve yerli razakissi	—	756	252
Carabournou razakissi	—	972	324
Baylerdjé uzumu.	—	432	144
Siah uzum	—	367	122
Bildjumlé couch uzumu . . .	—	1620	540
Istankeny ve Soussam uzumu .	—	345	115

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Riz d'Egypte, Philipopoli, Trébizonde et autres endroits.	Reis von Egypten, Philipopoli, Trapezunt und anderen Orten . . . . .
S.	
Sacs vides et ficelle de crin d'Anatolie et de Romélie.	Haarsäcke und Haarzwirn von Rumelien und Anatolien.
Safran d'Anatolie	Safran von Anatolien . . . . .
— de Romélie	— von Rumelien . . . . .
Safranum d'Anatolie	Safflor von Anatolien . . . . .
— d'Egypte	— von Egypten . . . . .
Salep de Anatolie	Salep von Anatolien . . . . .
— de Romélie	— von Rumelien . . . . .
Salpêtre et Natron d'Egypte . . .	Salpeter von Egypten . . . . .
Sandaraque	Sandarack . . . . .
Sangsues	Blutigel . . . . .
Saponaire	Seifenwurzel . . . . .
Saucissons, langues fumées et pastormas.	Würste, geräucherte Zungen und Preßkopf . . . . .
Savon	Seife . . . . .
Scamonée	Scamonienharz . . . . .
Seigle de l'Empire Ottoman . . .	Hafer vom Osmanischen Reiche . . .
Sel ammoniac d'Egypte	Ammoniaksalz von Egypten . . . . .
Séné	Sennesblätter . . . . .
Soie de Brousse, des Sandjaks de Khodavendigigiar, Saroukhun, Carassi et Hodja-Hili.	Seide von Sandschack von Khodavendikiar, Saroukhan, Caraffi und Hodja Hili.
— d'Andrianople et de Ternova . .	— von Adrianopel und Tornova . . .
— de Salonique, Tricala et Yanina	— von Salonik, Tricala und Yanina
— d'Amasia	— von Amasien . . . . .
— dite Payambol des Sandjaks d'Aïdin, Seghala et Mentéché . . .	— von Payambul, von Aidin, Seghala und Mentesche.
— de Syrie et de Chypres	— von Syrien und Cypern . . . .
Suif jaune et blanc de Valachie, Moldavie et autres pays ottomans.	Unschlitt, weißes und gelbes aus der Wallachei und der Moldau 2c.
T.	
Tabac en feuilles dit gueubek en Boktcha.	Taback in Blättern, Geubek und Boktscha
— en Boktscha de toile de lin . .	— in Leinwand gepackt . . . . .
— — d'Ermié en boktcha	— von Ermiá, in kleinen Ballen . .
— — — en balles .	— — in großen Ballen . .
— de Baffra, Samscun, Camari, Persitchan, Basma et autres endroits.	— von Bafra, Samsun, Camari 2c.
Tapis turcmen	Teppiche, türkmenische . . . . .
— de Smyrne dits d'Ouchak . . .	— von Smyrna . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Droit de'ntrée. Aspres.	Droits de sortie. Aspres.
Ruzzi Missir ve Filibé ve Tarbezoun ve saïré	sur le prix courant.	9%	3%
Tehi kharar ve kazil Roumili ve Anadolou	l'oque.	102	34
Zaferani Anadolou	—	1458	486
— Roumili	—	378	126
Affouri Anadolou	—	162	54
Affouri Missir	le quintal de 44 oques	5464	1821
Salebi Anadolou	l'oque.	140	46
— Roumili	sur le prix courant.	9%	3%
Guherdjilé ve Natrouni Missir .	—	9%	3%
Sandarak	l'oque.	54	18
Suluk	—	216	72
Tchoën	—	16	5
Bildjumlé pastorma ve soudjouk ve sighir dily	sur le prix courant.	9%	3%
Saboun	le quintal.	1836	612
Mahmouzé	l'oque.	1836	612
Tchardari memaliki mahroussé .	le Kilo de Cnstnple.	75	25
Nichadiri Missir	l'oque.	135	45
Sinameki	—	97	32
Klodavendiguiar ve Saroukhan, ve Carassi ve Hodja-Jty sandjaklari hirari	—	2160	720
Hariri Ternovi ve Edirné . . .	—	2160	720
— Yania ve Terhala ve Selanik	—	2160	720
— Amasia	—	2160	720
Aïdin ve Sighala ve Mentéché sandjaklari hariri	—	1620	540
Hariri Kebres ve Cham ve Haleb ve Saïda havalileri hariri	—	1296	432
Roughani Tchervich ve don Iflak, Bogdan ve saïré	le quintal	2019	673
Doukhani gueubek boktcha . .	l'oque.	90	30
— Kenevir boktcha	—	66	22
— Ermié —	—	66	22
— — denk	—	56	19
— Bafra ve Samsoun ve Camari ve Persitchan ve Basma ve Saïré	—	56	19
Kilimi Turkmen	l'un.	1188	396
Calitchéï Ouchak.	l'oque.	216	72

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Tapis et Sedjadés de Kedos, Sedjadés de Coula, Zellis d'Ouchak et autres Sedjadés	Kleine Teppiche von Kedos, kleine Teppiche von Kula, Zelis, Duschak und andere kleine Teppiche.
V.	
Valonée supérieure et inférieure. .	Ackerdoppen . . . . .
Vin de Chypres (Commandarie). .	Cyperwein (Commandaria genannt) . .
— de l'Empire Ottoman	Wein vom Osmanischen Reiche . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées	Droit d'entrée. Aspres.	Droit de sortie. Aspres.
Sedjadéï kedos, ve Calitchéï kedos ve Sedjadéï Coula, ve Zilli, Ouchak, ve Sedjadéï saïré	sur le prix courant.	9%	3%
Palamoud ala ve edna	le quintal.	720	240
Kebres Comandariassi	l'oque.	54	18
Khamri memaliki mahroussé. .	—	15½	5½

Einfuhr

Nom des marchandises en vente	Quantités mises en vente	Droit d'entrée payé	Droit de sortie payé
Sucre brut, raffinage, mélasses et sirops.			
Zibb, Orobanche et Sedjelaï	sur le prix courant	10%	3%
Pétrole, alq ve plus	le quintal	150	120
Kolzes, Lampantes, etc.	l'hect.	25	15
Kolzes, gasoils, mazoutes		15	3%

Importation.

Einfuhr.

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
A.	
Acier	Stahl . . . . .
— de Russie	Russischer Stahl . . . . .
— surfiu en petites cassettes . . .	Feinster Stahl in kleinen Kisten . . .
Aiguilles	Nähnadeln . . . . .
— à voiles No. 1 à 10	Nadeln zum Nähen der Seegeltücher (Packnadeln).
Alun de roche	Alaun . . . . .
Amadou et Agaric	Schwamm und Baumschwamm . . .
Amandes nettoyées	Mandeln, gereinigte . . . . .
— en coques	— mit Schalen . . . . .
Ambre jaune brut	Bernstein . . . . .
(NB. S'il s'élevait quelque contestation sur la douane de cet ambre, elle sera perçue en nature.)	(Im Falle sich bei der Bezahlung des Zolles eine Schwierigkeit erheben sollte, so wird derselbe in Natura erhoben.)
— gris	Ambra . . . . .
Amidon	Stärke . . . . .
Amome, Piment, poivre, girofle . .	Piment, Neugewürz . . . . .
Anchoix, olives, capres, huile, et autres salaisons.	Sardellen, Oliven, Kapern, Oel und anderes Eingemachte.
Ancres en fer	Anker von Eisen . . . . .
Anis de Russie	Russicher Anis . . . . .
Antimoine	Spießglas . . . . .
Argent ouvré	Verarbeitetes Silber . . . . .
— vif	Queckfilber . . . . .
Armes de luxe, fusils, carabines, épées et pistolets.	Luxus-Waffen, Flinten, Karabiner, Degen, Pistolen.
Arsenic blanc et jaune	Arsenik, weißer und gelber . . . . .
Assiettes en terre rouge de Gènes .	Teller von rothem Thon aus Genua . .
Azur	Lazurstein . . . . .
B.	
Bas de soie longs	Seidene Strümpfe, lange . . . . .
— — courts	— — kurze . . . . .
Bas de laine, de cotton et de fil longs d'Angleterre.	Wollene, baumwollene und leinene lange Englische Strümpfe.
— de laine, de cotton et de fil courts d'Angleterre	— — — kurze
Bas de laine, de cotton et de fil long d'Allemagne et de Prusse.	Wollene, baumwollene und leinene lange Strümpfe aus Deutschland und Preußen.
— de laine, de cotton et de fil courts d'Allemagne et de Prusse . . .	— — kurze
— de cotton longs d'Autriche . . .	Baumwollene lange Strümpfe aus Oesterreich.
— — courts d'Autriche . .	— kurze . . . . .
— — — de Prusse . . .	— kurze aus Preußen . . . . .
— — longs de Gènes et de Prusse	— lange aus Genua und aus Preußen.

Nom des marchandises en turc	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Tchésik	le quintal.	540
— Rossiè	—	420
Ala Tchélik	sur la valeur.	3%
Iné	le paquet de 50 mille.	830
Harbali Iné	les 4000.	260
Chabi Frenghi	le quintal.	360
Aghatch Cavi	l'oque.	36
Badem Itchi	—	22
Cabouklou Badem	—	11
Kehribari kham	—	3600
Amber	le métical.	108
Nichesté	l'oque.	13
Bahari djédid	—	15
Antchoïé ve Ghébéré ve Zéitin ve Roughani zéit	la Caisse de 12 bouteilles.	180
Demir lengher	le quintal.	320
Anissoni Roussié	—	130
Demir Bozan	—	900
Sim Avani efrendji	la drachme.	15
Djiva	l'oque.	160
Tufenk ve Carabina ve Pictov ve Eslihaï saire	sur la valeur.	3%
Semul faré beyaz ve sari	l'oque.	15
Kermezi Djénova Tabaghi	la douzaine.	5
Ladjiverd boya	l'oque.	18
Harir Caltchetta	la douzaine.	600
— Tchorab	—	315
Yapughi ve pembé ve Iplik Caltchettaï Ingliz	—	360
— ve pembé ve Iplik Tchorabi Ingliz	—	180
— Caltchettaï nemtché ve Prussia	la douzaine.	280
— Tchorabi — —	—	140
Pembé Caltchettaï nemtché	—	250
— Tchorabi	—	125
— — Prussia	sur la valeur.	3%
— caltchettaï Genova ve Prussia	la douzaine.	180

Désignation des marchandises	Name der Waaren.
Bas de cotton courts de Gènes et de Prusse	Baumwollene kurze Strümpfe aus Genua und Preußen.
Beaumé de chrétienté	Balsam . . . . .
Benjoin	Benzoë (wohlriechendes Harz) . . . .
Beurre de Russie	Butter aus Rußland . . . . .
— salé d'Angleterre	Gesalzene Butter aus England . . .
Bierre de France en bouteilles . .	Bier aus Frankreich in Flaschen . . .
— d'Angleterre	Englisches Bier . . . . .
Biscuit de farine	Zwieback und Mehl . . . . .
Bleu de Berlin	Berliner Blau . . . . .
Bois de Campèche	Kampescheholz . . . . .
— de Ste Marthe	St. Martha-Holz . . . . .
— de Fernambouc	Fernambukholz . . . . .
— de Sandal	Sandelholz . . . . .
— d'Acajou	Mahagonyholz . . . . .
— de lignum vitae (Legno santo) .	Lignum sanctum . . . . .
— d'Ebène	Ebenholz . . . . .
— de buis de Russie	Buchsholz aus Rußland . . . . .
Boites en fer blanc à petits miroirs	Blechspiegelbüchsen . . . . .
— en bois	Holzkästchen . . . . .
Bonnets de France fins et communs dits fess, petits.	Rothe Mützen (Feß) französische, feine und ordinaire, kleine.
— de Gènes	— Genuesische . . . . .
— de Livourne	— aus Livorno . . . . .
— d'Allemagne de toute qualité . .	— aus Deutschand, in allen Qualitäten.
— — fins imitation de Livourne.	— feine, Nachahmung derjenigen aus Livorno.
— de France supérieurs et inférieurs, grands pour militaires.	— französische feine und ordinäre, große für Militairs.
— de Livourne	— aus Livorno . . . . .
— d'Allemagne de toute qualité . .	— aus Deutschland . . . . .
Bonnets de Venise et d'Allemagne en laine pr. matelots.	— von Venedig und Deutschland aus Wolle für Matrosen.
Borax	Borax . . . . .
Bottes de France, d'Angleterre et de Belgique.	Französische, englische und belgische Stiefeln
— d'Allemagne, de Naples et Prusse	Stiefeln aus Deutschland, Neapel und Preußen.
— de Gènes	— aus Genua . . . . .
— de Russie	— aus Rußland . . . . .
Bougies en cire ou cire travaillée .	Wachslichte . . . . .
— en spermacetti	Wallrathlichte (Spermacetlichte) . . .
— dites Stéarin	Stearinlichte . . . . .
Bouteilles noires, grandeur ordn., de 200 à 400 drachmes.	Schwarze Flaschen, gewöhnlicher Größe, von 200 bis 400 Drachmen.
— de 1000 drachmes	— von 1000 Drachmen . . . . .
— noires à tabac de 4 ocques . .	— für Taback, von 4 Oka . . . .
Boutons et agraffes de toute espèce	Knöpfe und Agraffen aller Art . . .
Brosses à souliers	Schuhbürsten . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres
Pembé Tchorabi Djenova ve Prussia	la douzaine.	120
Roughani Pélessenk	sur la valeur.	3%
Asselbend	l'oque.	56
Roughani sadéi Roussié	le quintal.	780
— — Ingliz	sur la valeur.	3%
Arpa souyou Francis	les 12 bouteilles.	102
— — Ingliz	—	144
Dakik ve Peksimek	sur la valeur.	3%
Tchividi Betch	l'oque.	57
Bacani Campadjo	le quintal.	100
— Santa Martha	—	378
— Dal ve portocal	—	1500
Sandal aghadgi	—	380
Mahon	sur la valeur.	3%
Peighamber	—	3%
Abanos	le quintal.	540
Tchimchiri Roussié	—	40
Aïnali téneké Coutou	la douzaine.	26
Tchi aghadj	la barrique.	2500
Fessi Francis saghir ala ve edna .	la douzaine.	206
— Djenova —	—	205
— Alighurna saghir ala ve edna. .	—	200
Nemtché Mahsoulou Fess ala evsat ve edna.	—	80
Alighurna taklidi Fessi Nemtché ala	—	180
Fessi Francis kebir asker ala ve edna	—	584
— Alighurna — — — —	—	550
— Nemtché Mahs kebir asker ala ve edna.	—	360
Elvan Scoufaï Nemtché ve vénédik	la douzaine.	700
Tenekiar	les cinq oques.	216
Djizméï Francis ve Ingliz ve Belgica	la paire.	216
— Nemtché ve Prussia ve Sitchiliatein	—	126
— Djenova	—	150
— Roussié	—	108
Chémi assel mamoul	le quintal.	3100
Balouk yaghindan Moum	l'oque.	126
Istarin tabir olounour chémi roughani Prussia	—	75
Tchi boukal	le cent.	265
— —	—	540
— —	—	1080
Envaï Coptcha ve Duymé.	sur la valeur.	3%
Coundoura Fourtchassi	la douzaine.	48

Nom des marchandises.	Name der Waaren.
Brosses à habits	Kleiderbürsten . . . . .
— d'orfèvres en fil de laiton . . .	Goldschmiedbürsten von Messingdraht .
C.	
Cables et cordages goudronnés et non goudronnés.	Schiffstaue, betheerte und unbetheerte .
Cadénas de valise de Russie . . .	Kofferschlösser, russische . . . . .
Café d'Amerique	Amerikanischer Kaffee . . . . .
— de Moka venant de Chrétienté. autre que celui venant d'Egypte.	Kaffee Mokka, welcher nicht aus Egypten kommt.
Camphre	Kampher . . . . .
Canelle ordinaire	Zimmt (chinesischer) . . . . .
— de Ceylan (Cinnamomum). . .	— aus Ceylan . . . . .
Canons en fer	Eiserne Kanonen . . . . .
Capotes et housses de Circassie . .	Mäntel und Pferdedecken aus Cirkassien
Câpres	Kapern . . . . .
— anchois, olives, huile et salaisons en bouteilles.	Kapern, Sardellen, Oel und anderes Eingemachte.
Cardamome	Cardamom . . . . .
Cartes à jouer	Spielkarten . . . . .
— — de Russie	— aus Rußland . . . . .
Cascarille	Cascarille . . . . .
Caviar noir	Schwarzer Kaviar . . . . .
— rouge	Rother Kaviar . . . . .
Céruse de France, Angleterre, Belgique et Hollande.	Bleiweiß aus Frankreich, England, Belgien und Holland.
— de Gènes	— aus Genua . . . . .
— d'Allemagne et de Prusse . . .	— aus Deutschland und Preußen. . .
Chagrin de Crimée dit saghri . .	— Schagrino aus der Krim, Saghri genannt.
Chaînes ou Câbles en fer	Ketten von Eisen . . . . .
Chandelles de suif de Russie . . .	Talglichte von Rußland . . . . .
— Stéarin de Prusse.	Stearinlichte . . . . .
Chanvre écru de Russie	Roher Hanf von Rußland . . . . .
— filé de Russie dit Tel	Gesponnener Hanf von Rußland . . .
Chapeaux de France et d'Angleterre	Französische und englische Hüte . . .
— de Russie	Russiche Hüte . . . . .
— d'Allemagne	Hüte aus Deutschland . . . . .
— de Livourne inférieurs	Ordinaire Hüte von Livorno . . . .
— de paille ordn. pr. matelots d'Allemagne et de Livourne.	Ordinaire Strohhüte für Matrosen von Deutschland und Livorno.
— de paille moyens	Mittlere Strohhüte für Matrosen von Deutschland und Livorno.
— — fins	Feine Strohhüte für Matrosen von Deutschland und Livorno.
— — de Toscana supérieurs	Feine toscanische Strohhüte. . . . .
— — — moyens .	Mittlere — — . . . . .
— — — inférieurs.	Ordinaire — — . . . . .
— — — moyens inférieurs pr. femmes.	Ordinaire und mittlere toskanische Strohhüte für Frauen.

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Esvab Fourtchassi	la douzaine.	126
Couyoumdjou	la boite de 10 paq. ou 30 brosses.	140
Alati Sefiné ve Gomina	le quintal.	210
Demir héïbé kilidi Roussié	les 100.	144
Cahvéï Frenghi	l'oque.	23
— Yéméni	—	37
Kiafour	—	108
Tatchin bayaghi	—	40
— Seylani	—	100
Demir top	le quintal.	320
Yamtchi tcherkes	la pièce.	160
Ghébéré	le quintal.	160
Antchoya ve Ghébéré ve Zéïtin ve Roughani Zeit	la Caisse de 12 bouteilles.	180
Cacoulé	sur le prix courant.	3%
Kiaghid leub	la douzaine.	40
— — Roussié	—	70
Amber caboughi Cascarilia	l'oque.	100
Siah Caviar	le quintal.	1080
Kermizi Caviar	le quintal.	180
Istfitadji Flemenk ve Beldjika ve Francis ve Ingliz	—	540
— Genova	—	1044
— Trieste ve Prussia	—	500
Saghri Krim	la pièce.	25
Demirden séfiné Zindjiri	le quintal.	400
Chemi roughan Roussié	—	700
Istéarin tabir olounour chemi roughani Prussia	l'oque.	75
Kendiri Kham Roussié	le quintal.	320
Fel kendir Roussié	—	320
Chapkaï Francia ve Ingliz	la douzaine.	1500
— Roussié	—	1728
— Triesté	—	680
— Alighurna edna	—	1296
Mariner hassir Chapkaï Nemtche ve Alighurna	—	140
Evsat hassir Chapkaï Nemtche ve Alighurna	—	300
Ala hassir Chapkaï Nemtche ve Alighurna	—	1260
Toscana Mahsoulou ala hassir chapka	sur la valeur.	3%
— — evsat — —	la douzaine.	561
— — edna — —	—	259
— — hassir zénné chapkaï ersat ve edna	—	1598

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Chapeaux de paille de Toscane supér. pr. femm.	Feine toscanische Strohhüte für Frauen.
Carbon de terre	Steinkohlen
Cheveux	Haare
Chocolat	Chokolade
Cigarres	Cigarren
Cinabre ou vermillon	Zinober
Cire à cacheter	Siegellack
— — d'Allemagne	— aus Deutschland
— de Russie	Wachs aus Rußland
— travaillée (Bougies)	Gebleichtes, verarbeitetes Wachs
Citrons	Zitronen
Ciseaux et petits couteaux de Russie et de Prusse.	Scheeren und kleine Messer aus Rußland und Preußen.
— et petits couteaux d'Allemagne	Scheeren und kleine Messer aus Deutschland.
Civadille	Civadille
Clous de France, Belgique, Hollande, Russie et Prusse.	Nägel aus Frankreich, Belgien, Holland, Rußland und Preußen.
— de Trieste	Nägel aus Triest
— d'Angleterre	— aus England
— de Belgique, grands	— große, aus Belgien
— à tête dorée	— mit Goldköpfen
Cochenille	Cochenille
Colle de poisson	Hausenblase
— forte noire	Leim
Corail en chapelets, supérieurs	Korallen in Schnüren, feine
— — moyens	— — mittlere
— — inférieurs	— — ordinaire
— non travaillé	unverarbeitete Korallen
Cordes en écorce d'arbre ou orghan de Russie.	Stricke aus Baumbast
— d'instrument de Russie	Saiten von Rußland
Cordonnets en laine	Besatzschnüre von Wolle
Coton filé, supérieur, moyen et inférieur d'Angleterre.	Feines, mittleres und ordinaires Baumwollengespinnst aus England.
— filé en couleur	Farbiges Baumwollengespinnst
Courroies pour baudriers	Riemen zu Wehrgehängen
Couteaux de Circassie	Circassische Messer
— et fourchettes de toute qualité	Messer und Gabeln von allen Gattungen.
Couvertures dites Bankets en laine d'Angleterre.	Englische wollene Decken, Bankets genannt.
Crême de Tartre	Weinstein
Crin de chèvres de Russie	Ziegenhaare aus Rußland
— de cheval dépouillé	Bereitete Pferdehaare
— — brut	Rohe Pferdehaare
Crinière de cheval de Russie	Pferdemähnen aus Rußland
Crum (couleur jaune)	Chromgelb
Cubèbe	Kubeben
Cuillères en fer, poëles et planches en fer de Russie.	Russische Oefen, Löffel und Platten von Eisen.
— en étain d'Allemagne	Zinnerne Löffel aus Deutschland.

Nom des marchandises enturc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Toscana Mahsoulou hassiv zénné chapkaï ala ve edna	la douzaine.	4320
Maden keumuru	le quintal.	32
Satch keli	l'oque.	1080
Tchocolata	—	68
Sigara	le mille.	450
Zindjifra	l'oqne.	162
Muhur moumou	—	100
— — Nemtché	—	72
Chémi assel keultché Roussié . . .	le quintal.	2350
— — mamoul	—	3100
Limon	le mille.	288
Micras ve tchaki Roussié ve Prussié	sur la valeur.	3%
— — Nemtché	la douzaine.	60
Papaz otou	l'oque.	36
Mismari Frantcha ve Belgica ve Flemenk ve Roussia ve Prussia . .	le quintal.	666
— Triesté	—	800
— Ingliz	—	576
Beldjikanen mismari Kébir . . .	—	576
Kabara	les 5 papiers.	54
Kermiz	l'oque.	360
Balouk toutkal	—	360
Siah toutkal	le quintal.	633
Tespihlik dizi merdjan	l'oque.	3960
— — — evsat. . . .	—	1800
— — — edna	—	900
Merdjani Kham.	—	1100
Orghani Roussié	le quintal.	300
Kirich Roussié	le paquet de 12.	36
Yapaghi cherit	sur la valeur.	3%
Richteï pembéï Ingliz.	l'oque	63
Elvan Richteï pembéï Ingliz . . .	—	90
Tokmak kaïchi	la paire.	72
Tcherkess bitchaghi	les 10.	100
Bitchak tchatal	le 12ne de 12. paires.	60
Beyaz Ingliz kepessi	l'une.	180
Krim tartar	l'oque.	23
Ketchi Kéli Roussié	le quintal.	270
Kotchansiz at Kouyroughou . . .	l'oque.	60
Kotchanli — — . . .	—	18
At yelessi Roussié	le quintal.	792
Seraï sarissi ve Djihangulu boya. .	l'oque.	40
Kebabé	—	54
Démir Keptché ve tava ve tahta Roussié	—	16
Kalaï Kachik Nemtché	la douzaine.	36

Désignation des marchandises	Name der Waaren.
Cuirs: voyez Pelleteries.	
Cuivre de Russie en pains non travaillé.	Russisches Kupfer in Blöcken . . . .
— de Russie travaillé en feuilles et en rouleaux.	— — in Blech und Roben.
— en feuilles pour doublage de navires.	Kupferblech, um Schiffe zu beschlagen.
D.	
Dents d'Eléphant ou ivoire . . .	Elfenbein. . . . .
— — ou morceaux . .	— in Stücken . . . . .
— de poissons	Fischzähne . . . . .
Dés à coudre en laiton	Fingerhüte von Messing . . . . .
Draps surfins de Paris	Feine französische Tücher . . . . .
— de Sédan	Sedantuch . . . . .
— Elbeuf, façon Elbeuf, Saxonia, Lipsica à 2 poissons, Uso Inglese, de France, Belgique, Allemagne et Hollande.	Französisches, belgisches, deutsches und holländisches Tuch, zwei Fisch 2c.
— de France, Allemagne, Belgique et Hollande, Mahout à couronnes et sans couronnes, Zéphir et corposi corsés, Draps de cour et Sultan.	Französisches, belgisches, deutsches und holländisches Tuch, Kronentücher.
NB. S'il vient des draps sous d'autres dénominations, mais qui soient des mêmes qualités et des mêmes prix que ceux désignés cidessus, ils payeront la douane sur le même pied.	(Sollten im Markte anders benannte Tücher vorkommen, welche von demselben Preise und von derselben Qualität sind, als die vorstehenden, so bezahlen sie den Zoll auf demselben Fuße. —)
Drap de Saya et Parangon . .	Tuch von Saya und Paragon. . . .
— Mahout Séray	— Mahout-Seray. . . . .
— Londrins de France moyens et inférieurs.	— mittleres und ordinaires, französisches Londrins.
— Casimir	— Casimir . . . . .
— ordinaires étroits dits Rift d'Allemagne.	— ordinaires von Deutschland, Rift genannt.
— ordinaires larges	— ordinaires von Deutschland, Rift genannt, breites.
— — à 2 poissons. . . .	— ordinaires, zwei Fisch . . . . .
— dits Rift Albouf	— Rift Albouf genannt . . . . .
— de Pologne	— Polnisches . . . . .
— Abas de Russie moyens et inférieurs.	— Russisches, Abba genannt . . . .
NB. Les draps venant de Russie payeront la Douane comparativement à ceux venant d'Allemagne, de France et de Hollande.	Die aus Rußland kommenden Tücher werden den Zoll der Proportion derjenigen bezahlen, welche aus Deutschland, Holland und Frankreich kommen.
Drap d'Angleterre de toute espèce .	Englische Tücher aller Gattungen. . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres
Nihas Kham	l'oque.	30
— avani Roussié ve tahta ve youvarlak	—	70
— tahta	—	54
Fiil dichi	l'oque.	252
— — Kurdessi	—	90
Bolouk dichi	—	120
Sari ténékeden yuksuk	la grosse de 12 douzaines.	40
Parisin ala Tchohassis	sur la valeur.	3%
Tchohaï Sédan	l'aune.	409
— Elbeuf ve Taklidi ve Saxonia luklidi ve Lepsica ve Ingliz taklidi tchifte balouk	les 2 pièces de 55 pics.	6105
Mahout coronali ve coronasiz ve zephir ve corposi calindjé ve drapdecour ve Sultan	—	4730
Tchohaï Saya ve Parangon . . .	—	10890
— Mahout Séray	les 2 pièces de 55 pics.	3520
— Londrina evsat ve edna	—	2170
Casimir	sur la valeur.	3%
— Rift ensiz	les 2 pièces de 55 pics.	1700
— — enli	—	2850
Tchiftè balouk kaba baloutchou . .	—	3960
Tchohaï Rift Elbof	—	5850
— Leh	—	860
Abaï Roussié evsat ve edna . . .	la pièce de 60 pics.	1200
Envai Tschohaï Ingliz	sur la valeur.	3%

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
E.	
Eau de Vie de France	Französischer Branntwein . . . . .
— de Cologne	Kölnisches Wasser . . . . .
Eau de Lavande	Lavande . . . . .
— — en bouteilles . . .	— in Flaschen . . . . .
— de la Reine de Hongrie . . .	Ungarisches Wasser . . . . .
— Forte	Scheidewasser . . . . .
— de Rase	Gemeines Terpentinöl . . . . .
Ecorces d'oranges et de Citrons . .	Pomeranzen- und Citronenschaalen .
Email transparent	Schmelz, durchsichtig . . . . .
— opaque	— undurchsichtig . . . . .
Epingles	Stecknadeln . . . . .
— émaillées	— mit Schmelz . . . . .
Esturgeon salé dit Xérichi	Stör gesalzen . . . . .
— — Midhi.	Stör . . . . .
Etain	Zinn . . . . .
Etoffes d'or et d'argent (lustrines) .	Gold und Silberstoffe . . . . .
— — — plus riches .	— — reichere . . . .
F.	
Farine et biscuit	Mehl und Zwieback . . . . .
Faulx grandes et petites	Sensen und Sicheln . . . . .
Fayence	Fayence . . . . .
Feuilles d'or faux battu	Geschlagenes Gold, falsches . . . . .
— — battu, ou clinquant en feuilles.	Rauschgold . . . . .
Fer blanc d'Angleterre	Weißblech, englisches . . . . .
Fer en barres	Eisen in Barren . . . . .
— — de Russie.	— — russisches . . . . .
— mince, diverses dimensions d'Angleterre en paquets.	— dünnes in Bündeln, englisches . .
— en feuilles pour l'usage des cuisines.	Eisenblech . . . . .
Fers à repasser.	Bügeleisen (Plätteisen) . . . . .
Feutres de Crimée	Filz aus der Krimm . . . . .
— — gris	— — — graue . . . . .
Ficelle de Russie	Russischer Bindfaden . . . . .
Fil de lin de Russie	Leinengarn aus Rußland. . . . .
— de Chotzin	Garn aus Chotzin . . . . .
— de coton d'Angleterre	Baumwollengarn aus England . . .
— — — en pelottes ou bobines.	— aus England auf Knäuel oder Spuhlen.
— de coton d'Allemagne	— aus Deutschland . . . . .
— — de Venise dit Refft. .	— von Venedig, Refft genannt . . .
— d'or de Russie	Goldfaden aus Rußland . . . . .
Fil et lames d'or et d'argent cannetille et paillettes unies et en couleur.	Blettschlag von Gold und Silber . . .
— et lames d'or et d'argent, cannetille et paillettes unies et en couleur de Russie.	— von Gold und Silber aus Rußland.

Nom des marchandises en turc	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Araki Frantcha	l'oque.	8
Colonia Souyou Kokoulou	la boite de 6 flaçons.	108
Lavanda Souyou	les 100 flacons.	360
— —	la bouteille.	27
Cral —	les 100 flacons.	520
Kezzab	sur la valeur.	3%
Boughani Neft Frenghi	l'oque.	25
Limon ve Portocal capoughiai	—	10
Djam ghibi saf miné	—	1440
Boulanik —	—	2700
Toplou Yiné	paquet de mille.	18
Minéli toplou Yiné	sur la valeur.	3%
Mersin Xérichi	l'oque.	22
— Midhia	—	30
Calaï	le quintal.	2000
Telli kemha ve stofa ve soaki	le pic.	216
Telli mola	—	324
Dakik vc Peksimek	sur la valeur.	3%
Tirpan saghir ve kebir	l'une.	17
Tabak ve kiassè	sur la valeur.	3%
Valandji Varah	paquet de 10 livres.	50
Chammata telli	le caisson.	1008
Beyaz tenekéi Ingliz	les 2 caisses de 450 feuilles.	1260
Abéni ham	le quintal.	200
— — Roussié	—	270
Indgé démir Ingliz démet	—	234
Démir satch	sur la valeur.	3%
— Eutu	la douzaine.	200
Sadé Crim Ketchessi	la pièce.	45
Aladja — —	—	135
Spango Roussié	la quintal.	900
Richtéi keten Roussié	—	700
— tiréi Khotin	l'oque.	54
— — Ingliz	—	90
Bukulu tiré, taklidi Ingliz iplighi	boite ou paq. de 12. bobin. ou pelottes.	180
Richtéi tiréi nemtché	l'oque.	60
— — venedik	—	115
Kelabdan Roussié	le paquet de 80 drachmes.	1080
Elvan sim poul ve tirtil ve tel	le médical.	25
— — — — — Roussié	la drachme.	15

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Fil et lames d'or et d'argent faux .	Blettſchlag von Gold und Silber unächt
— d'or de Pologne en argent et or faux.	Gold- und Silberfaden aus Polen, unächt.
— de laiton et laiton.	Meſſingdraht und Meſſingblech . . .
— et lames de laiton en bobines .	— in Knäuel . . . . .
— de fer d'Allemagne	Eiſendraht aus Deutſchland . . . .
— — d'Angleterre et de Russie	— aus England und Rußland. . . .
— de fer d'Angleterre et de Russie mince.	— aus England und Rußland dünn. .
Flanelle d'Allemagne et de Prusse de toute qualité.	Flanelle aller Gattungen aus Deutſchland und Preußen.
— d'Angleterre ordinaire et de moyenne.	— ordinaire und mittlere aus England
— d'Angleterre supérieure. . . .	— feine aus England . . . . .
Fourchettes et couteaux de toute qualité.	Gabeln und Meſſer aller Gattungen. .
Fourchettes et couteaux de Prusse.	— — aus Preußen. . .
Fourrures petit gris non travaillé .	Pelzwerk und Rauchwerk grau, unzugerichtet.
— petit gris non travaillé de Sibérie	— und Rauchwerk, grau, unzugerichtet aus Sibirien.
— — — noir . .	— und Rauchwerk, ſchwarz, unzugerichtet.
— — préparé	— und Rauchwerk, grau, zugerichtet. .
— — — noir	— — ſchwarz zugerichtet .
— hermine ordinaire dite Lasca. .	— Hermelin . . . . .
— — dite Cacoum	— Hermelin . . . . .
— de renard d'Azoff.	— Fuchspelze . . . . .
— — rouge 1re. qté . . .	— — rothe feine . . . . .
— — — ordinaire. . .	— — — ordinaire . . . .
— — — noir	— — ſchwarze . . . . .
— — blanc	— — weiße . . . . .
— petits morceaux de renard . .	— — in keinen Stücken . . .
— gorge de renard blanche . . .	— — Halsſtücke, weiße . . .
— de loup	— Wolfspelze . . . . .
— de lièvre blanc.	— weiße Haſenpelze . . . . .
— dite Karsak	— Karſack genannt . . . . .
— de chat noir.	— Katzenpelze . . . . .
— de martre dite Zardava. . . .	— Marderpelze. . . . .
— petits morceaux de martre . .	— — in kleinen Stücken . .
— de peaux d'ours	— Bärenpelze . . . . .
— de loup-cervier post-vachak . .	— Luxpelze . . . . .
— de fouine.	— Hausmarderpelze . . . . .
— de loutre d'eau.	— Seeotterpelze . . . . .
— de Zibéline moyenne et inférieure de Pologne.	— Zobel ordinaire und mittlere von Polen
— de Zibéline 1re qualité de Russie	— Zobel erſter Qualität, aus Rußland
— ventre de Zibéline.	— — Bauchſtücke. . . . .
— queue de do.	— Zobelſchwänze . . . . .
— pattes et petits morceaux d'ongle de Zibéline.	— Zobelfüße. . . . .
— dites Gheudjén.	— Ghödjen genannt. . . . .
— — mouchetées . . .	— — — . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Yalandji kelabdan ve tel Roussié .	l'oque.	165
Maden tel	—	130
Sari ténéké ve tel	—	58
Makara teli	le paquet.	23
Demir tel nemtché	le quintal.	800
Kalen démir tel Ingliz ve Roussié .	—	792
Indgé — — — — — .	—	900
Flanelaï nemtché ve Prussia ala evsat ve edna.	la pièce de 55 pics.	850
— Ingliz evsat ve edna	—	800
— — ala.	sur la valeur.	3%
Tchatal bitchak	la 12ne de 2 paires.	60
— — Prussia	sur la valeur.	3%
Kham zindjab.	le mille.	3750
Sibir zindjabi Kham	—	7500
Siah	—	5625
Zindjabi terbié olounmouch . . .	paquet de 10 paires.	85
Siah zindjab terbié olounmouch . .	—	120
Lasca	le sorok de 40.	72
Cacoum	—	400
Azak tilkissi	la pièce.	288
Ala kirmizi tilki.	—	342
Bayaghi tilki	—	90
Tilki siha	la paire.	2500
— beyaz	la pièce.	43
— khurdessi	l'oque.	100
Beyaz tilki Boghaze	la paire.	36
Kourt	la pièce.	120
Beyaz taouchan.	la pliss. ou touloum.	90
Karsak	la pièce.	40
Siah kedi	—	18
Zerdava	—	72
— khurdessi	l'oque.	720
Aye derisi.	la pièce.	180
Vachak.	—	540
Simsar	—	45
Sou-Samourou	—	36
Samourou leh evsat ve edna . . .	la paire.	270
— Roussié ala	—	900
Samour nafessi	—	144
— kouiroughou	la pièce.	40
— patchassi ve ternak	l'oque.	180
Gheudjen	la pièce.	10
Aladja Gheudjen	—	10

Désignation des marchandises	Name der Waaren.
Fourrures petits morceaux de Gheudjén et de renard.	Pelzwerk, Ghödjen kleine Stücke . . .
— petits morceaux de Zibéline . .	— kleine Zobelstücke . . . . .
Franges en soie, fil, laine et coton	Seidene, leinene, wollene und baumwollene Franzen.
Fromage de toute espèce	Käse . . . . .
— de Gènes	— aus Genua . . . . .
Fusils de munition à bayonnette .	Munitionsflinten mit Bajonnett . . .
G.	
Galette et farine	Zwieback und Mehl . . . . .
Galons d'or et d'argent et galons à fleurs en soie et velours.	Gallon, Tressen, Borden in Gold und Silber.
— d'or et d'argent et franges de Russie.	Gallon, Tressen, Borden und Franzen von Rußland.
Gants de Prusse	Handschuhe aus Preußen . . . . .
Genièvre	Wachholderbranntwein . . . . .
— en barriques	— in Fässern . . . . .
Girofle	Gewürznelken . . . . .
Gingembre noir et blanc	Ingwer . . . . .
Gomme-gutte	Gummigutti . . . . .
— laque	Gummilack . . . . .
Gottagamba	Gottagamba . . . . .
Goudron et poix-résine	Theer und Pech . . . . .
— — de Russie .	— — aus Rußland . . . .
Grain de lin de Russie	Leinsamen aus Rußland . . . . .
— de chanvre de Russie	Hanfsaamen . . . . .
Grelots en cuivre	Schellen von Messing . . . . .
Grenailles	Schroot . . . . .
H.	
Hameçons	Fischangeln . . . . .
Housses et Capotes de Circassie . .	Pferdedecken und Mäntel aus Cirkassien.
Huile d'olives, câpres, olives, anchoix et salaisons diverses.	Olivenöl, Kapern, Sardellen und anderes Eingemachte.
— d'olives, de Naples	— aus Neapel . . . . .
— de Vitriol	Vitriolöl . . . . .
— de lin de Russie	Leinöl aus Rußland . . . . .
— ou eau de rase	Terpentinöl . . . . .
I.	
Indiennes, voyez Manufactures.	
Indigo en caisses	Indigo in Kistchen . . . . .
— en surrons	— in Häuten . . . . .
Ipécacuanha	Ipekakuanah . . . . .
Ivoire entier (dents d'éléphant) . .	Elfenbein in großen Stücken . . . .
— en morceaux	— in kleinen Stücken . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits Aspres.
Gheudjen ve tilki khurdessi . . .	l'oque.	108
Samour khourdessi	—	540
Harir ve tiré ve yapaghi ve pembé sadjak	sur la valeur.	3%
Penir	—	3%
Peniri Genova	l'oque.	25
Harbali tufenk	l'un.	342
Dakik ve peksimek	sur la valeur.	3%
Kelabdanli sadjak ve cherit tchitchekli kadifeli .	le médical.	18
— — — Roussié .	la drachme.	18
Edévani Prussia	sur la valeur.	3%
Djinevra	le cruchon.	9
—	l'oque.	16
Kerenfil	—	54
Zindgebil beyaz ve siah	le quintal.	720
Goma gouta	l'oque.	130
Goma laca	—	60
Gotta gamba	—	144
Katram ve zift	sur la valeur.	3%
— — Roussié	le quintal.	90
Tehoumi Keten Roussié	le Kilo de 20 oques.	64
— Kenevir —	—	43
Tchengberak	la boite.	144
Kourchoun satchma	le quintal.	540
Volta	le paquet de 1000.	60
Yamtchi Tcherkess	l'une.	160
Antchoié ve ghebere ve zéitin ve roughani Zéit	la Caisse de 12 bouteilles.	180
Sitchiliatéin mahsoulou roughani Zéit	l'oque.	11
Roughani Zadg	—	11
— Bezir Roussié	le quintal.	633
— neft frenghi	l'oque.	25
Tchividi hindi ve yeni-dunia . . .	l'oque.	360
— Lahour	sur la valeur.	3%
Papacouana	l'oque.	220
Fil-dichi	—	252
— — khurdessi	—	90

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
J.	
Jalap	Jalappa . . . . .
Jus de citron	Zitronensaft . . . . .
— de réglisse	Lakrizensaft . . . . .
L.	
Laine Mérinos lavée	Gewaschene Merinoswolle . . . . .
Laine de Russie.	Schafwolle aus Rußland . . . . .
Laiton et fil de laiton	Messing und Messingdraht . . . . .
Langues fumées de boeuf et saucissons.	Geräucherte Ochsenzungen und Würste .
Lard et saucissons de porc. . . .	Speck und Schweinswürste . . . . .
Lames et fil de laiton en bobines (lamettes).	Messingblech und Messingdraht auf Rollen.
Liège	Korkholz . . . . .
Limes d'orfèvre	Goldschmidtsfeilen . . . . .
— ordinaires empaillées.	Strohfeilen . . . . .
Lin de Russie	Leinen aus Rußland . . . . .
Liqueur, sirop et elixir en flacons .	Liqueur, Sirup und Elixir in Fläschchen.
— — — en bouteilles	— — — in Flaschen .
Lunettes en boites	Brillen in Futteral . . . . .
— à branches en fer.	— mit eisernen Armen . . . . .
M.	
Macaroni, vermicelle et autres pâtes	Makaroni, Nudeln und anderes Mehlwerk.
— vermicelle et autres pâtes de Russie	Makaroni, Nudeln und anderes Mehlwerk aus Rußland.
Manne	Manna . . . . .
Manufactures diverses en coton:	
Cadicot dit Tchit bézi, $^6/_4$ ou $^7/_8$ à 1 pic, aunes 22.	Baumwollenzeug, $^6/_4$, $^7/_8$, bis 1 Pick, 22 Ellen.
Cambrick et percale, de France, Belgique et Suisse $^{10}/_4$, ou $1^6/_8$ pics, 16 aunes.	Cambrick und Perkal . . . . .
— et percale, de France, Belgique et Suisse $^{10}/_4$, ou $1^6/_8$ pics, $9^1/_2$ à 11 aunes.	— — . . . . .
— et percale, de France, Belgique et Suisse $^{12}/_4$, ou 2 à $2^1/_8$ pics. 16 aunes.	— — . . . . .
— et percale, de France, Belgique et Suisse $^{12}/_4$, ou 2 à $2^1/_8$ pics, $9^1/_2$ à 11 aunes.	— — . . . . .
— et percale, de France, Belgique et Suisse $^{14}/_4$, ou $2^3/_8$ à $2^1/_2$ pics, 16 aunes.	— — . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées	Quotités des droits. Aspres.
Tchalapa	l'oque.	72
Limon souyou	le quintal.	120
Mian-bali	l'oque.	27
Yapaghi Mérinos yicanmich . . .	l'oque.	115
— Roussié.	le quintal.	360
Sari téneké ve tel	l'oque.	58
Sighir dily ve soudgouk.	le métical.	475
Roughani khinzir ve soudgouk . .	—	1620
Macara-teli	la paquet.	23
Mantar.	le quintal.	154
Kouyoumgou éyessi	la douzaine.	37
Samanli éyé	—	15
Keténi Roussié	le quintal.	360
Ambérie, ve churub ve Hussamé .	les 100 flacons.	468
— — — .	— bouteilles.	1000
Gheuzluk	le boite de 5 douzaines.	75
Demir maden Coulakli Gheuzluk .	la douzaine.	60
Chehrié ve macarona	l'oque.	8
— — Roussié . .	—	9
Coudret Helvassi	—	90
Tchit-bézi	la pièce.	144
Camri percal, franciz, Belgica, ve Svitcher.	—	241
— — — — —	—	144
— — — — —	—	260
— — — — —	—	162
— — — —	—	291

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Cambrick et percale, de France, Belgique et Suisse $^{20}/_{4}$, ou 3 à $3^{1}/_{2}$ pics, 16 aunes.	Cambrik und Perkal . . . . .
— et percale de France, Belgique et Suisse $^{24}/_{4}$, ou 4 à 4 $^{2}/_{8}$ pics 16 aunes.	— — . . . . .
— d'Angleterre, long 12 yards . .	— aus England . . . . .
— — — 24 — . .	— aus England . . . . .
Calicot blanc d'Angleterre, large 1 pic, long 28 yards.	Weiße Kalicots von England . . . .
— en rouleaux d'Angleterre, Frith Linem, 24 yards	— — von England . . . .
— d'Angleterre de toute couleur, étroit dit Sarsnets, 28 yards.	— — von England in allen Farben.
— d'Angleterre long cloths, large 1 yard, long 36 yards.	Weiße Kalicots . . . . .
— d'Angleterre printed, large $1^{2}/_{8}$ pics, 42 pouces, 24 yards.	gefärbte — . . . . .
— écru dit toile d'Amérique . . .	rohe — . . . . .
— des Indes long cloths 36 yards .	Kalicots aus Indien . . . . .
— salompori 18 yards	Kalicots . . . . .
— baftas 12 yards.	— bafta genannt . . . . .
Bazin d'Angleterre, dimitics de toute couleur, 24 yards.	Bazin von England . . . . .
Dimicaton mélangé et rayé . . .	Demicatton melirt und geſtreift . . .
Chals Zébra d'Angleterre rayés, bleus, blancs, bleus et oranges dits Marpitch.	Shawls zebra geſtreift . . . . .
— Zébra d'Angl., rayés, bleus, blancs, bleus et oranges dits Fermaïch.	— zebra, geſtreift . . . . .
— Zébra d'Angl., à fleurs, palmettes et bouquets, à l'usage de la Perse, grands et petits.	— zebra, mit Blumen und Palmen . .
Cambriks d'Angleterre à grains d'orge (Martolati), 12 yards.	— Cambrik gepreßt . . . . .
Indiennes d'Angleterre, à 1 et 2 couleurs, 1 pic., 28 yards.	Druckwaaren 1 und 2 farbig . . . .
— 2 d'Angleterre, à 3 et 4 et 5 couleurs, 1 pic, 28 yards.	— 3, 4 und 5 farbig . . . . .
— de France, Suisse et Belgique pour ameublement, dites Leh, et autres supérieurs, bon teint et faux teint, pic $1^{1}/_{4}$ à $1^{5}/_{8}$, aunes 22 à 26.	— für Möbel, aus Frankreich, der Schweiz ꝛc. ächt und falſchfarbige.
— de France, Suisse et Belgique, moyennes et infér., bon teint et faux teint, pic $1^{2}/_{8}$ à $1^{3}/_{8}$, aun. 22.	— — —
— de France pr. habillement, bon teint, faux teint, supérieures, moyennes et inférieures, pic 1 $^{2}/_{8}$ à $1^{3}/_{8}$, aun. 22 à 30.	— für Kleidungsſtücke aus Frankreich, ächt und falſchfarbig.

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Camri percal, franciz, Belgica ve Svitcher	la pièce.	396
— — — — —	—	536
Ingliz mahssoulou Camri sadé ve beyaz	—	108
— — — — —	—	255
Hasséi Ingliz	—	126
Calico sartin	—	198
Elvan hassé caba ensíz	—	108
Hasséi Ingliz	—	234
— —	—	170
Kirbassi America	sous déduction d'oques 10 par balle pour tare, 1 oque par pièce.	73
Hasséi bindi	—	324
— —	la pièce.	162
— hindou	—	108
Etvan bazin	la pièce.	180
Aladja ve tchibouklou Dimicaton .	le Yard.	11½
Labouraki marpitch chal couchak mavi ve touroundji	la pièce.	95
Fermaich Schal Ingliz couchak . .	—	150
Adjem hardji labouraki couchak bunk ve kuytchak	—	144
Arpali tulpend	—	100
Bir ve iki renk tchiti Ingliz . . .	—	176
Utch, ve dort ve bech renk tchiti Ingliz	—	285
Tchiti Leh deuchémelik ve sair ala khass ve kalp Franciz ve Belajica ve Svitcher	—	612
Deuchémelik tchit, khass vè kalp, evsat ve edna, Franciz, ve Belajika ve Svitcher	—	252
Esvablik tchiti franciz kalp khass, ala evsat ve edna	—	350

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Indiennes de Suisse et Belgique, pic 1⅔ à 1⅜, aunes 22 à 30.	Druckwaaren für Kleidungsstücke aus der Schweiz und Belgien . . . . .
— de France, Suisse et Belgique, rouges dits Mérinos, pic 1⅔ à 1⅜, aunes 22 à 25.	— sogenannte Merinos . . . . .
— de France, Suisse et Belgique, rouges dits Mérinos, pic ⅞ à 1, aunes 22.	— desgl. . . . .
— de France, Suisse et Belgique, pour ameublement et habillement, supérieures et inférieures, bon et faux teint, pic ⅞ à 1, aunes 22.	— desgl. für Möbeln und Kleidungsstücke.
— de Suisse, Bengaline et Orientale, qualité ordin. dit Sirkéli.	— aus der Schweiz, Bengaline und Orientale genannt.
— de Russie.	— aus Rußland . . . . .
— de Gènes 28 yards	— aus Genua . . . . .
— — 25 —	— aus Genua . . . . .
Medapolam d'Angleterre, de toute couleur, 1 yard, 24 yards.	Madapolam, aus England, von allen Farben.
— d'Anglet. blanc, 1 yard, 40 yard	— aus England, weiße (gebleichte) . .
— — écru, 1 — 40 —	— aus England, rohe (ungebleichte) . .
Mouchoirs et carrés en mousseline d'Angleterre, imprimés, brochés ou brodés de toute qualité.	Tücher von englischem Musselin, gedruckte, gewirkte und gestickte . . . . .
— de France, Suisse et Belgique, en mousseline et cambrik à bords rayés.	— aus Frankreich, Schweiz und Belgien mit gestreiftem Rand.
— do. do. en mousseline et cambrik à coins brodés.	— — mit gestickten Ecken
— do. do. en coton quadrillés bon et faux teint, ⅝ à ⅞ de pic.	Baumwollentücher, gewürfelte, ächt und falschfarbig.
— do. do. en coton quadrillés bon et faux teint, pic 1 à 1⅛.	— — — . . . . .
— do. do. en coton quadrillés bon et faux teint, pic 1⅔ à 1⅝.	— — — . . . . .
— chals do. fond rouge mérinos imprimés, dits Boktchas, pic 2¼.	Gedruckte Merino-Shawls, mit rothem Grund.
— do. do. fond rouge mérinos imprimés, dits Boktchas pic 2 à 2¼.	Gedruckte Merino-Shawls, mit rothem Grund, aus Frankreich, der Schweiz und Belgien
— do. do. fond rouge imprimés, pic ⅚.	— desgl. desgl. . . . .
— do. do. fond rouge imprimés, pic 1⅛ à 1⅜.	— desgl. desgl. . . . .
— do. do. ordinaires, bleus, mouchetés et unis.	Gedruckte blaue Tücher desgl. . . . .
— do. do. supérieurs et moyens, grands et petits.	— blaue Tücher desgl. . . . .
— do. do. en mousseline imprimés, dits calemkiars, bon et faux teint, supérieurs pour le tissu.	— Musselintücher desgl. Calemkiar genannt.

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées	Quotités des droits. Aspres.
Esvablik tchiti Svit ve Belgi . . .	—	290
Al-tchit francis, Svitcher ve Belgika	—	576
— — — — —	—	414
Tchiti deuchmelik ve Esvablik, francis ve Svitcher ve Beldjika khass ve kalp ala ve edna	—	216
Tchiti Svitcher Sirkeli	sur le prix courant.	3%
— Roussié.	la pièce de 36 pics.	170
— Djénova	la pièce.	504
— — Saghir	—	216
Elvan madapolam Ingliz.	—	198
Beyaz — —	—	300
Casarsiz — —	—	280
Tiré ichlémé tulbend ve Basma ve boktchah ve mendil	sur la valeur.	3%
— kénarli tulbend ve camri mendil	la douzaine.	108
— Ichlémé tulbend ve camri mendil keuchelleri dalli	—	216
Chadrandjli mendil, pembéden, francis, ve Svitch ve Belgika. . . .	—	32
— mendil, pembéden, francis, ve Svitch ve Belgika	—	65
— mendil, pembéden, francis, ve Svitch ve Belgica	—	108
Al-basma boktcha, francis, Belgika ve Svitcher	l'un.	100
—boktcha, francis, Belgika ve Svitcher	—	75
—mendil — — —	le douzaine.	400
— — — — —	—	172
Bayaghi ladjiverd mendil	—	57
Ala ve evsat — —	—	108
Calemkiari tulbend mendil ala, francis, ve Svitch ve Belgika . . .	—	43

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Mouchoirs d'Allemagne en mousseline imprimés, supérieurs pour le tissu	Gedruckte Musselintücher aus Deutschland.
— de France, Suisse et Belgique, bon et faux teint, moyens et inférieurs.	— desgl. aus Frankreich, Schweiz und Belgien.
— d'Allemagne en coton rouge, faux teint.	— falschfarbige rothe Tücher, aus Deutschland.
— do. en coton rouge, bon teint .	— ächtfarbige . . . . .
— d'Allemagne dits chals de Berlin, imprimés sur piqué, avec franges.	Halstücher, deutsche, Berliner Shawls mit Franzen.
Mousselines d'Allemagne dites Tchapali.	Deutsche Musseline . . . . .
— do. dites Keten.	— — . . . . .
— de Suisse dites Mesmer et tensif de toute largeur aunes 16.	Musselin aus der Schweiz . . . . .
— do. dites Jaconets, pic 1⅛ à ⅝, aunes 16 ou yards 20.	Musselin aus der Schweiz, Jaconnets .
— do. dites Jaconets, pic 1⅝ à 1⅝, aunes 16 ou yards 20.	— — — . . . . .
— do. dites Jaconets, pic 1⅛ à 1⅜, aunes 16 ou yards 20.	— — — . . . . .
— de France, Suisse et Belgique, brodées en soie, or, argent à fleurs et ramages.	— aus Frankreich, Schweiz und Belgien, mit Gold, Silber und Seide gestickt.
— de Suisse, brochées à bouquets à fleurs et quadrilles, pic 1⅜ à 1⅝.	— aus der Schweiz mit Blumen und quadrillirt.
— de France, imprimées pour habillements, bon et faux teint, supér. moyennes et inférieures, pic 1⅜ à 1½, aunes 22 à 30.	— aus Frankreich, gedruckt zu Kleidungsstücken ächt und falschfarbig.
— de Suisse et Belgique, pic 1⅜ à 1½, aunes 22.	— aus der Schweiz und Belgien. . .
— d'Angleterre imprimées de toute largeur, yards 24.	— aus England . . . . .
— d'Angleterre Books dites Sakankouli, yards 10.	— Sakankuli genannt . . . . .
— do. Tengibs dites Savachpour ⅝ ou yard 1, yards 20.	— Tengibs . . . . .
— do. Tengibs dites Savachpour ⅝ on 44 pouces, yards 1½, yards 20.	— — . . . . .
— do. Jaconet dites Mesmer, pic 1⅝, yards 20.	— Jaconnet. . . . .
— do. brochées à fleurs, Lapets ordinaires, yards 10.	— Lapets . . . . .
— do. brochées de couleur, fines dites Bervetch, yards 10.	— Bervetsch. . . . .
— do. Mulls fines, propres à être imprimées, yards 20.	— Mulls . . . . .
— do. Mulls fines, dites Yachmaklik, yards 20.	— — . . . . .
des Indes surfines	Mousselin aus Indien . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Calemkiari yemeni nemtché . . .	l'une.	43
— tulbend mendil, francis ve Belgika ve Svitch, evsat ve edna . .	sur la valeur.	3%
Pémbéden, mahramaï Triesté kalp .	la douzaine.	72
— — — khass.	—	105
Bazin boktcha	—	350
Tchapali tulbend Triesté.	la pièce.	150
Tulbendi keten	—	60
Svitcherin mesmer tulbend ve tensouh	—	165
Savachpour kaba tulbend Svitcher .	—	120
— — — —	—	100
— — — —	—	90
Kelabdanli ve telli ve harir ve tiré ichlémé tulbend	sur la valeur.	3%
Svitcherin dokouma tulbend, tchitchekli ve chatrandjli	la pièce.	136
Tulbend basma esvablik, francis khass ve kalp, ala, evsat ve edna . . .	—	470
— basma esvablik, Beldj. ve Svitch ve kalp, ala evsat ve edna . . .	—	360
Tulbend uzeriné basma	—	360
Sakankouli Ingliz	la ½ pièce de 15 pics.	100
Savachpour tulbendi Ingliz. . . .	la pièce.	100
Tchiacanot Savachpour tulbend Ingliz	—	135
Mesmer tulbendi Ingliz	—	155
Lapet tabir olounour, sadi tchitchekli tiré ichlémé tulbend	—	100
Bervetch elvan tulbendi Ingliz . .	—	198
Mull tabir olounour basma hardji indjé tulbend	—	150
Mull tabir olounour yachmaklik indjé tulbend	—	250
Mull tabir olounour yachmaklik tulbend alassi.	sur la valeur.	3%

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Nankins ou printanières d'Angleterre rayés, unis et à fleurs dits Chéitanbézi, de toute couleur, pics 40	Gestreifte, platte und geblümte Nankins printaniere . . . . .
— des Indes pics 9	Nankin aus Indien . . . . .
— printanières ou cotonnes de France, Suisse et Belgique, quadrillés, rayés et unis, bon teint.	— aus Frankreich, der Schweiz und Belgien, quadrillirt, platt und gestreift, ächtfarbig . . . . .
— do. do. faux teint	— quadrillirt, platt und gestreift, falschfarbig.
— d'Allemagne	— aus Deutschland . . . . .
Piqué de toute couleur	Pique in allen Farben . . . . .
Toile de coton écrue de Suisse, $^{10}/_{4}$ ou pic $1^{6}/_{8}$, aunes 16.	Ungebleichtes Baumwollenzeug aus der Schweiz.
— do. do. $^{12}/_{4}$ ou pics 2 à $2^{1}/_{8}$, aunes 16.	— — — . . . . .
— do. do. $^{14}/_{4}$ ou pics $2^{3}/_{8}$ à $2^{1}/_{2}$, aunes 16.	— — — . . . . .
— do. do. $^{20}/_{4}$ ou pics $3^{2}/_{8}$ à $3^{1}/_{2}$, aunes 16.	— — — . . . . .
— do. do. $^{24}/_{4}$ ou pics 4 à $4^{2}/_{3}$.	— — — . . . . .
Manufactures diverses.	
Aladja de Russie large	Aladscha von Rußland . . . . .
— do. étroite	— — schmales . . .
Chali d'Angleterre uni étroit 1 pic, 28 yards.	Schali aus England, platt und schmal
— do. à fleurs 1 pic, 28 yards. . .	— aus England, geblümt . . . . .
— do. imitation de celui d'Angora, Lasting et camelot, 28 yards.	— — Nachahmung desjenigen von Angora.
— do. imitation de celui d'Angora, dit Soff, 28 yards.	— aus England, Nachahmung Soff. .
— do. broché à fleurs large pic $1^{6}/_{8}$ à 2, 28 yards.	— — geblümt, breit . . .
— do. imprimé large pic $1^{6}/_{8}$ à 2, 28 yards.	— — gedruckt — . . .
— do. uni large pic $1^{6}/_{8}$ à 2, 28 yards.	— — platt, — . . .
— do. pour ameublement, damassé et moiré, large et étroit, 28 yards.	— — für Möbel, damassirt, gewässert.
— Mérinos, largeur 1 pic	— Merinos . . . . .
— do. largeur 2 pics.	— — . . . . .
Chals de France, imitation des Indes, longs et carrés.	Französische Shawls, Nachahmung der Indischen.
Cravates de soie noires et autres couleurs, fichus et foulards en soie et en soie et coton.	Seidene Halsbinden, schwarze und von andern Farben, Halstücher und Fulards von Seide und Halbseide.
Crèpes larges No. 36.	Krepp breit . . . . .
— étroites No. 22	— schmal . . . . .
Gazes à fleurs, larges et étroites. .	Gaze mit Blumen . . . . .
Mérinos d'Allemagne, large 2 pics	Merinos von Deutschland . . . . .
— — — 1 —	— — — . . . . .

Nom des marchandises en turc	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Chéitan bézi etvan tchitchekli ve tchibukli	la pièce de 40 pics.	200
Kirbassi mankin Frenghi boghassi .	la pièce de 9 pics.	54
Chéitan bézi francis, Svitcher ve Beldjika douz tchibukli, ve chatrandjli, khass.	l'aune.	10½
— bézi franzis, Svitcher ve Beldjika douz tchibukli, ve chatrandjli, kalp	—	6½
— bézi Nemtché	sur la valeur.	3%
Elvan kirbassi piké	la pic.	9
Svitcherin kazarsis pembéden bez .	la pièce.	234
— — — — .	—	273
— — — — .	—	295
— — — — .	—	396
— — — — .	—	475
Enli aladja Roussié	la pièce de 35 pics.	490
Ensiz — —	—	245
Chali Ingliz énsiz	la pièce.	378
Tchitchekli Chali ingliz énsiz . . .	—	540
Caramandola ve Angora taklidi chali ingliz	—	1080
Soffi ingliz	la pièce de 45 pics.	540
Chali docoumadan tchitchekli . . .	la pièce.	1224
Basma Chali Ingliz	—	1260
Sadé duz Chali Ingliz	—	1080
Deuchemelik ve haréli ve tchitchekli chali ingliz.	—	1332
Chali Mérinos	le pic.	14
— —	—	28
Hind taklidi Chal ve boktcha franzis	sur la valeur.	3%
Boyoun baghe Spaleta ve foular. .	—	3%
Enli broundjouk	les 2 demi-pièces.	520
Ensiz —	—	360
Harir gaz tchitchekli enli ve ensiz .	l'aune.	50
Enlo Mérinos nemtché	le pic.	62
Ensiz — —	—	31

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Mouchoirs de tulle brodés en soie. pic 1½ à 2.	Halstücher von Tüll mit Seide gestickt.
— do. crèpe et gaze, à fil d'or et lame d'or, bon et faux teint.	— von Krepp und Gaze . . . .
Taffetas simple, levantine, satin et serge étroit pic ⅚ à 1.	Taffet, einfacher, Levantine, Satin .
— simple, levantine, satin et serge étroit pic 1½ à 2.	— — —
— et satin à fleurs, dit croisé étroit pic ⅚ à 1.	— und Satin mit Blumen . . . .
Taffetas et Satin broché étroit ⅚ à 1 pic.	Taffet und Satin broschirt . . . . .
— — broché en or . .	— — — mit Gold . .
— double de Florence dit Mantine, pic 1 à 1½.	Florentiner Taffet . . . . .
— — — large . . .	— — breiter . . . . .
Tabini moiré	Tabini gewässerte . . . . .
Satin de Florence large et étroit .	Florentiner Satin . . . . .
Tissus soie et coton de Prusse . .	Halbseidene Stoffe aus Preußen . .
Tulle étroit, pic ¹²⁄₈ à 1⅝	Tüll . . . . .
— large — 2 à 2½	— breiter . . . . .
Tchitari de Trieste	Tschitari von Triest (halbseidene Stoffe).
Toile de fil d'Autriche de toutes qualités pour chemises.	Leinwand für Hemden von allen Qualitäten, von Oesterreich.
— — de Prusse de toutes qualités pour chemises et nappages.	— für Hemden und für Gedecke, von Preußen.
— — de Russie dite Mezzalunetta.	— von Rußland, mezzalunetta genannt.
— — — Ravendouk,	— von Rußland, Ravenduk genannt.
— — — Salkata, pr. service de table à rouleaux.	— — Sulkata —
— — — dite Salkata pr. service de table à rouleaux, supér.	— von Rußland, Sulkata . . . . .
— — — large et fine.	— — — . . . . .
— — — pour sacs dite Panova.	— — für Säcke (Packleinwand).
— — — — étroite	— — — . . . . .
— — — dite Kemha, large 1½ pic.	— von Rußland Kemha genannt . .
— — — — 1⅛ pic.	— — — . . . . .
— — — quadrillée étroite, 4½ huitièmes de pic.	— — quadrillirte . . . .
— — de Pologne inférieure et supérieure.	— von Polen . . . . .
— — — Berbout, de toute qualité, pour sacs, large et étroite.	— — Berbout genannt . .
— — d'Allemagne pour sacs en rouleaux.	— von Deutschland, für Säcke (Packleinwand).
Maroquins de toute couleur . . .	Marrokin in allen Farben . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Tul harir ichlémé mendil	la douzaine.	1800
Tul ve broundjouk ve gaz boktcha kelabdanli, ve telli ve ipekli khass ve kalp	sur la valeur.	3%
Sadé Djanfez ve Atlaz, ve levantin ve Serdji	l'aune.	50
— — — — —	—	100
Tchitchekli Croazé, Atlaz ve Djanfez	—	60
— Atlaz ve Djanfés docouma. . .	—	100
Telli Atlaz	le pic.	110
Mantin iki katlu Djanfez	—	43
— — — —	sur la valeur.	3%
Tabini Haré	—	3%
Atlazé florence enli ve ensiz . . .	le pic.	54
Harir ilé pembé mahlut koumach Prussia	sur la valeur.	3%
Cafezli Broundjouk	l'aune.	32
— —	—	42
Tchitari Trieste	sur la valeur.	3%
Kirbassi keten nemtché Gheumleklik	pièce de 45 pics.	1260
— — Gheumleklik ve Sofralik Prussia	sur la valeur.	3%
— — Mezzalunetta . . .	la pièce.	504
— — Ravenduk	—	432
Youvarlak kirbassi Roussié Salkata .	la pièce de 24 pics.	288
— — kirbassi Roussié Salkata alassi . .	— — 36 —	720
Enli indjé kirbassi Roussié. . . .	— — — —	640
Panova tchouvallik.	le quintal.	378
Ensiz kirbassi Roussié	la pièce de 36 pics.	320
Kirbassi keten — kemha. . .	—	900
Ketenikemhaï —	—	540
Roussiénin ensiz kirbassi chatrandjli	le pic.	3%
Kirbassi Leh ala ve edna	la pièce de 60 pics.	288
Envaï kirbassi Berbout Tchouvallik.	—	180
Tchouvallik youvalak nemtché . .	—	180
Elvan Sakhtian	la pièce.	60

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Meubles, tels que Chaises, consoles, tables, glaces, pendules, fleurs artificielles, etc. etc.	Möbel, wie Stühle, Komoden, Tische, Spiegel, Uhren ꝛc.
Miel de Russie	Honig von Rußland . . . . .
Minium	Mennig . . . . .
Miroirs dits Lucci d'Ebreo	Spiegel, sogenannte Lucci d'Ebreo . .
— petits et ordinaires	— kleine und ordinaire . . . . .
Montres et pendules	Taschen- und Wanduhren . . . . .
— de poche en argent et en chrysocale.	Taschenuhren von Silber und chrysocale.
Marone (poisson salé de Russie) .	Moronifisch . . . . .
Morue et Stockfish	Stockfisch und Bakala . . . . .
Mouchettes ordinaires	Ordinaire Lichtscheeren . . . . .
Moulins à Café de Russie	Kaffeemühlen von Rußland . . . . .
Musc	Moschus . . . . .
N.	
Nerfs de Morone	. . . . .
Noix Muscades	Muskatnüsse . . . . .
P.	
Paillettes unies et en couleurs, cannetilles, fils et lames d'or et d'argent.	Silber- und Goldplättchen, glatt und farbig ächte.
Paillettes unies et en couleurs, cannetilles, fils et lames d'or, fausses	Silber- und Goldplättchen, glatt und farbig, unächte.
Papier de France au raisin . . .	Französisches Papier, au raisin . . .
— — à chloche . . .	— — à cloche . . .
— — à lettres	— Briefpapier . . . . .
— — croisette dit de 24.	— Papier croisette . . . . .
— de Russie bleu et blanc . .	Russisches Papier, blaues und weißes . .
— d'Angleterre de toute qualité	Englisches Papier von allen Qualitäten.
— de Gènes	Genuesisches Papier . . . . .
— de Trieste navigar	Papier von Triest, navigar . . . .
— — manganeri . . .	— — manganeri . . .
— — Tre lune et Leone.	— — tre lune und leone.
— — Tre capelli . . .	— — tre capelli . . .
— — Reale	— — Reale . . . . .
— — Impériale . . .	— — Impériale . . . .
— — — surfin dit hunkiari.	— — — feines . .
— de Trieste de couleur . . .	— — farbiges . . . .
— — doré	— — vergoldetes . . .
— de Livourne tre lune . . .	— von Livorno, tre lune . . . . .
— — — plus grand	— — — größeres . .
— — imitation de Gènes.	— — Nachahmung des Genuesischen.
— — à lettres	— von Livorno Briefpapier . . . .
Parapluies en soie	Regenschirme von Seide . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Sandalié, ve Consol ve Trévez ve aïné ve saïr	sur la valeur.	3%
Asseli Roussié	le quintal.	396
Suluyen	—	460
Tchiplak Ayné	les 2 Caisses de 60.	576
Khurdé —	la douzaine.	23
Tam Saat ve caravana ve altoun coyoun Saati.	sur la valeur.	3%
Coyoun Saati sim ve hélali . . .	l'une.	1650
Mahi Morona	le quintal.	324
Courou Balouk bacaliao ve Stockfish	—	360
Khardji Moum macassi	les 5 douzaines.	288
Calvé deyirméni Roussié.	la pièce.	72
Misk.	sur le prix courant.	3%
Morona nevrassi	l'oque.	43
Hindistan Djévizi	—	288
Elvan sim poul ve tirtil ve tel . .	le médical.	25
Kiazib poul ve tirtil	l'oque.	240
Kinghidi Francia	la rame.	126
— yazi campana	—	95
— post.	—	180
— tchertchivé	la ballon de 24 rames.	648
— Roussié mavi ve beyaz	la rame de 288 feuilles.	108
Envai kiaghid Ingliz	sur la valeur.	3%
Kiaghidi Djénova	la balle de 32 rames.	1728
— Poudcal	la rame.	36
— Khartouch	—	103
— Ay damga ve Arslan	—	120
Utch takié kiaghid	—	93
Orta Stambol Kiaghidi	—	288
Kiaghidi kebir, batal ve telkhis . .	—	600
Hukiari ala batal	—	1500
Boyali Kiaghid	—	180
Yaldizli —	—	255
Ay damga Kiaghid Alighurna . .	—	120
Kiaghidi abadi — . .	—	158
Djénova taklidi Kiaghid	—	108
Kiaghidi post Alighurna	—	108
Harir chemisié	l'un.	270

Désignation des marchandises	Name der Waaren.
Parapluies en coton de toile cirée de toute grandeur.	Regenſchirme von Baumwolle, Wachsleinen.
Parasols et ombrelles de soie pour femmes.	Sonnenſchirme von Seide für Frauenzimmer.
Pates diverses, vermicelles et macaronis.	Suppenteige, Nudeln, Macaroni ꝛc. . .
Pelleteries diverses:	
Cuirs pour semelles de France et de Belgique.	Sohlleder von Frankreich und Belgien.
— pour semelles de Russie. . . .	Sohlleder von Rußland . . . . .
— de Livourne.	— von Livorno. . . . .
— pour semelles de Russie dits Gheuk-renk.	— von Rußland . . . . .
— pour semelles de Russie dits Tabini.	— — . . . . .
— de Russie dits Vachettes ou telatines, noires et rouges.	Leder von Rußland Saffian . . . .
— de Russie dits Yachettes ou telatines dites Bulgari.	— — Bulgari genannt . .
Maroquins de toute couleur . . .	Marrokin von allen Farben . . . .
Peaux sèches d'Amérique	Trockene Häute von Amerika . . . .
— de veau cirées et blanches.	Gewichste und weiße Kalbfelle . . . .
— de mouton de Russie, travaillées dites méchin.	Schaffelle von Rußland . . . . .
— du lièvre de Russie	Hasenfelle — . . . . .
— de castor.	Kastorfelle . . . . .
— de buffle	Büffelhäute . . . . .
— de bœuf	Ochsenhäute . . . . .
— de cheval.	Pferdehäute . . . . .
— de chèvre	Ziegenfelle . . . . .
— d'agneaux pour bonnets de Boukharie.	Lammfelle für Mützen . . . . .
— d'agneaux pour bonnets de Zaporie	-- — . . . . .
— d'agneaux porr bonnets de Crimée.	— — . . . . .
— — — — de Russie.	- — . . . . .
Peignes en corne	Kämme von Horn. . . . .
— en ivoire	— — Elfenbein . . . . .
Peintures préparées en petits barils	Gemachte Farben in kleinen Fäſſern . .
Perles fausses	Falſche Perlen . . . . .
— en verre de couleur dites contarie a lume, de Venise.	Farbige Glasperlen von Venedig . . .
— en verre de couleur, dites contarie a peso, de Venise.	— — — . .
Pierres à repasser.	Wetzſteine . . . . .
— taillées de Gènes, couleur d'Ardoises.	Gehauene Steine von Genua . . .
Pistaches des deux Siciles	Piſtazien aus Sicilien . . . . .
Planches de Trieste	Bretter von Trieſt . . . . .
Plomb en saumons	Blei in Blöcken. . . . .
— en feuilles	— in Staffeln . . . . .
Poëles à frire en fer	Bratöfen von Eiſen . . . . .
Poil de chèvre dit tiflik de Russie .	Ziegenhaare von Rußland . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres
Mouchamali ve hasseli chemsié kebir ve saghir	la douzaine.	684
Harir zenné chemsiéssi	l'un.	180
Chebrié ve macarona	l'oque.	9
Frantcha ve Beldjica mahsoulou keusselé	—	43
Keusseléi Roussié	—	36
— Alighourna	—	48
Gheuk-renk keusséléi Roussié . . .	—	27
Keussélé Tabani	—	43
Kermezi ve siah telatini Roussié . .	—	52
Telatini Bulgari	—	30
Elvan Sakhtian	la pièce.	60
America Gheunu	l'une.	396
Vidal sakhtian beyaz ve siah . . .	la douzaine.	1296
Mechini Roussié	l'une.	12
Tauchani	les 100 peaux.	432
Coudouz postou	la pièce.	90
Djildi Djamouz	—	360
— bacar	—	180
— Esp	—	108
Ketchi derissi	—	36
Post baghanai Boukhara	—	126
— bonéi Pontcal	—	54
— baghanaï Crim	—	80
— — Roussié	—	130
Boynouz tarak	le 5 douzaines.	100
Fil-dichi —	l'oque.	1170
Boughanli boya	sur la valeur.	3%
Yalandji indji	le paquet de 10 colliers.	60
Elvan Seilani Bondjouk	le paquet de 25 mateaux.	100
Kie Bondjoughou	l'oque.	32
Berber bileghi tachi	l'une.	12½
Courchounou renk yonma tachi Djénova	—	7½
Tcham-fistighi taklidi	l'oque.	20
Tahtaï Triesté	l'une.	13
Courchouni Kham	le quintal.	400
— tahta	—	410
Démir tava	—	720
Tiftiki Roussié	l'oque.	18

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Poivre	Pfeffer
— girofflée piment ou amome	Gewürznelken, Piment
Poissons salés	Gesalzene Fische
Poix résine et goudron	Pech und Theer
— — — — de Russie	— — von Rußland
Poudre à tirer	Schießpulver
Précipité rouge	Rother Niederschlag
Q.	
Queues ou crin de cheval travaillé	Pferdeschweife oder Pferdehaare
— — — — — non travaillé avec tronc	— oder Pferdehaare unverarbeitete
Quincailleries de toute espèce	Kurze Waaren aller Sorten
Quinquina (Cortex peruviana)	Fieberrinde (Chinarinde)
R.	
Rasoirs d'Allemagne	Rasirmesser aus Deutschland
Raisins secs de Naples dits de Corinthe.	Trockene Rosinen von Neapel, Korinthen.
— secs de Naples dits de rézaki	— — — Resaki
Rhabarbe	Rhabarber
Rhum	Rum
Riz de Chrétienté, haricots, lentilles et autres légumes secs.	Reis, Bohnen, Erbsen, Linsen und andere trockene Gemüse.
Rocou	Roku Farbe)
Rouge brun	Braunroth
Rubans de gaze, de soie, satin et autres de toute qualité.	Band von Gaze, Seide, Satin und andere Qualitäten.
S.	
Sacs vides de grosse toile et de crin, dits berbout et Seklem.	Säcke von grobem Leinen und Haaren.
Salpêtre raffiné	Geläuterter Salpeter
— brut	Rother Salpeter
Salsepareille	Sassaparilla
Sardines salées	Gesalzene Sardellen
Saucissons et langues fumées	Würste und geräucherte Zungen
— et lard	— und Speck
Savon	Seife
Sel amoniac	Salmiak
— d'Angleterre	Englisch Salz
Sirops, Liqueur et elixir en flacons	Syrup, Liqueur, Essenzen in Fläschchen
— — — en bouteilles	— — — in Flaschen
Soies de cochon	Schweinsborsten
Souliers de France et de Belgique	Französische und belgische Schuhe
— d'Allemagne, de Gènes, Naples et Prusse.	Schuhe aus Deutschland, Genua, Neapel und Preußen.
— pour femmes de France et Belgique.	— für Frauenzimmer aus Frankreich und Belgien.

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Biber	l'oque.	19
Bahari djidis	—	15
Balouk efrendj	sur la valeur.	3%
Catram ve zift	—	3%
— — Roussié	le quintal.	90
Barouti siah	sur la valeur.	3%
Surour	l'oque.	198
Cotchiansiz At-Kouïroughou . . .	—	60
Cotchanli — —. . . .	—	18
Envaï khurdevati efrendg ve oyoundjak	sur la valeur.	3%
Kinakina	—	3%
Oustouraï nemtché	la douzaine.	15
Couch ouzoumu Sitchiliateïn . . .	le quintal.	792
Uzum rézaki — . . .	—	396
Ravend.	l'oque.	252
Roum	—	15
Pirindj ve fassouilia, ve mergimek, ve emsali.	sur le prix de vente après déduction de 20%.	3%
Fez boyassi	l'oque.	100
Achi-boya.	le quintal.	108
Gaz ve harir ve atlas cordela . .	sur la valeur.	3%
Tehi tchouval Berbout ve Seklem .	le cent.	1080
Cal olounmouch Guherdjilé . . .	le quintal.	800
Kham Guherdjilé	sur la valeur.	3%
Saparina	l'oque.	60
Sardelia baloughou	baril de 3 à 4 oques.	126
Sighir dili ve Soudjouk	le quintal.	475
Rouhani khinzir ve sougiouk . .	—	1620
Europa mahsoulou sapounu . . .	l'oque.	16
Nichadir	—	30
Touzi ingliz	sur la valeur.	3%
Ambérié ve churoub ve Hussamé .	les 100 flacons.	468
— — — .	les 100 bouteilles.	1000
Mouï khinzir	l'oque	180
Condouraï Francis ve Beldjica . .	la paire.	95
Condouraï Nemtché ve Sitchiliatéïn ve Djénova ve Prussia	—	82
Zénné Condourassi Franzis ve Beldjika	—	43

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Souliers pour femmes d'Allemagne .	Schuhe für Frauenzimmer aus Deutschland.
— pour enfants, demi-grandeur de ceux pour hommes et femmes	Schuhe für Kinder . . . . .
— — d'Allemagne	— — aus Deutschland . .
Souffre brut	Roher Schwefel . . . . .
— en canons	Schwefel in Stangen . . . . .
Stockfish en Morue	Stockfisch und Kabeljau . . . . .
Sublimé	Sublimat . . . . .
Sucre en pains	Zucker in Broden . . . . .
— en poudre blanc 1re qualité et gris.	— in Brosen, Staub . . . . .
— brun et blond	— braun und blond . . . . .
Suif blanc et jaune de Russie . .	Unschlitt weiß und gelb, aus Rußland .
Sulfate de quinine.	Chinine . . . . .
T.	
Tapis de Russie petits	Teppiche aus Rußland, kleine . . . .
— d'Angleterre.	— aus England . . . . .
— de Bavière	— aus Bayern (Tyrolerteppiche) . . .
Tartre rouge.	Rother Weinstein . . . . .
Tasses d'Autriche à café	Kaffeetassen aus Oesterreich . . . . .
— à café de Prusse et de Hollande	— aus Preußen und Holland . . . .
Thé	Thee . . . . .
— noir de Russie	— schwarzer aus Rußland kommend. .
Thériaque à tête d'or de Venise de toute qualité.	Theriak . . . . .
Thérebentine.	Terpentin. . . . .
Toile cirée de Russie.	Russisches Wachstuch . . . . .
Tole.	Eisenblech . . . . .
V.	
Velours de soie uni	Glatter Seidensammt. . . . .
— soie et coton de Prusse. . . .	Halbseidensammt aus Preußen . . . .
— de coton	Baumwollensammt. . . . .
— — imprimé.	— gedruckt . . . . .
Verdet en pains	Grünspahn in Stücken . . . . .
— cristalisé	— krystallisirt . . . . .
Vermillon (cinabre)	Zinober . . . . .
Vermicelle et macaroni de Gènes .	Nudeln und Makaroni von Genua . .
— — de Russie .	— — von Rußland .
Verres de montres	Uhrgläser . . . . .
Verreries et Cristaux.	Glas- und Krystallwaaren . . . . .
— caraffes et autres d'Allemagne et de Venise.	Glaswaaren Karaffen 2c. aus Deutschland und Venedig.
Verreries caraffes et autres d'Allemagne et de Venise dorées et cristaux.	Glaswaaren, Karaffen 2c. aus Deutschland und Venedig, vergoldete.
— caraffes et autres d'Allemagne, travaillées à l'Anglaise	Glaswaaren, Karaffen 2c. aus Deutschland, nach englischer Art. . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits Aspres.
Zénné Condourassi Nemtché	sur la valeur.	3%
Erkek condourassinin nisfi Franzis ve Beldjica	la paire.	18
Tchodjouk condourassi Nemtché . .	sur la valeur.	3%
Kukurd keultché	le quintal.	90
Tschibouk kukurdu	—	190
Courou balouk Bakaliao ve Stockfish	—	360
Sulumen	l'oque.	180
Chéker kellè	le quintal.	1080
— ghoubar primo deuymé ve esmer	—	828
Kham siah ve sari cheker ghoubar.	—	612
Roussié mahsoulou roughani tchervich ve don	—	660
Salfato	la drachme.	10½
Khalitchéï Roussié	l'un.	72
Hali Ingliz	le pic.	66
Baviera kietchessi	sur la valeur.	3%
Tortoui khamir.	le quintal.	900
Betch kiara findjan	le 100.	460
Fingiani Prussia ve flemeng . . .	sur la valeur.	3%
Tchaï	l'oque.	108
— Roussié siah.	—	540
Altin bach tiriak ve bayaghe . . .	—	120
Trementi	—	14
Mouchamalik kirbassi Roussié . . .	la pièce.	720
Démir tahta	le quintal.	270
Sadir harir cadifé	le pic.	115
Harir-ilé pembé mahlout kadifé Prussia	sur la valeur.	3%
Pembé catifé.	la pièce de 40 pics.	468
Basma pembé catifé	—	720
Tchenguiar keultché	l'oque.	36
Calem tchenguiari.	—	82
Zindjifra	—	162
Chehrié ve macarona Djénova . .	l'oque.	8
— — Roussié . .	—	9
Saat djami	la douzaine.	5
Billor avani	sur la valeur.	3%
Betch kiari chiché ve bayaghe Venedik.	le caisson.	3360
Billor avani Betch kiari ma taklidi Ingliz	—	9120

Bayerische Staatsbibliothek München

Désignation des marchandises.	Name der Waaren.
Verrotérie ou soit grains de verre pour chapelets d'Allemagne.	Glasperlen für Kränze aus Deutschland.
Viande fumée de la mer noire et des cosaques.	Geräuchertes Fleisch . . . . .
— salée de boeuf	Gesalzenes Rindfleisch . . . . .
— — et fumée de porc	— und geräuchertes Schweinefleisch . .
Vin de Champagne	Wein, Champagner . . . . .
— de Bordeaux et autres en bouteilles.	— Bordeaux und andere in Flaschen .
— de France en barriques	— französischer in Fässern . . . . .
— d'Oporto	— Oporto . . . . .
— de Madère et de Xères	— Madeira und Xeres . . . . .
— du Rhin	— Rheinwein . . . . .
— de Marsalla en barriques . . .	— Marsalla in Fässern . . . . .
— de Sicile — . . .	— aus Sicilien . . . . .
Vinaigre	— Essig . . . . .
Vitres de France et de Belgique, imitation de Bohème de 10 à 100 par caisse.	Fensterglas aus Frankreich und Belgien, Nachahmung des Böhmischen . . .
Vitriol bleu	Blauer Vitriol . . . . .
— ou couperose d'Allemagne . . .	Kupfervitriol aus Deutschland . . . .
— d'Angleterre	— aus England . . . . .
Z.	
Zinc	Zink . . . . .

Nom des marchandises en turc.	Quantités tarifées.	Quotités des droits. Aspres.
Tespihlik Boundjouk	la paquet de 1200 grains.	16
Lahmi cadid siah ve cazak. . . .	la quintal.	300
Touzlou Sighir etti	—	277
Lahmi Khinzir ve Pastorma . . .	—	216
Khamri Champagna	la bouteille.	43
— Bordo ve saïr.	—	22
— Frantcha	l'oque.	4½
— Port	le bouteille.	43
— Madera ve Cheri	—	33
— Rino	—	22
— Marsala	l'oque.	4½
— Sitchiliateïn	—	4½
Sirkéï Frenghi	le quintal.	108
Franzis ve Beldjikanin Djami. . .	le caisse double de 2 assortiments.	504
Gheuz Tachi.	l'oque.	18
Zadji kebres Nemtché	le quintal.	72
— — Ingliz.	—	100
Toutia	l'oque.	10

Les prix ci-dessus fixés, soit des produits du sol et de l'industrie de la Turquie, soit des produits du sol et de l'industrie des pays étrangers, ayant été un à un réglés et arrêtés du consentement des deux parties, ils viennent d'être insérés dans le présent tarif. —

Constantinople le 28. Schaban 1256. (24. Octbr. 1840.)

(signé)

Tahir-Béy, Gd. douanier.

Stiepovich
J. Bosgiovich
} interprêtes de la légation de Prusse.

Schneider et Wedekind.

Pour traduction fidèle
(signé) J. Bosgiovich.

Bayerische Staatsbibliothek München

Le cours du change qui a servi de base à la fixation des droits du présent tarif a été le suivant:

Londres	105 piastres pour une livre sterling,
France	165 paras pour un franc,
Vienne	420 paras pour un florin de convention,
Amsterdam	350 paras pour un florin d'Hollande.

La piastre est de 40 paras, ou de 120 aspres.

L'oque se divise en 400 drachmes. — Le quintal de Constantinople est de 44 oques. — Le métical est de 1½ drachme. — Le tschéki est de 250 drachmes. — Le tiffé est de 610 drachmes. — Une livre de Berlin pèse 146 drachmes. — Le quintal de Berlin, de 110 livres, est égal à 40 oques et 60 drachmes de Constantinople. —

Le Kilo est une mesure de contenance (Hohlmaaß); 100 Kilos de Constantinople équivalent à 60⅓ Scheffel de Berlin. —

Le petit pic, appelé endazé, est égal à 286 lignes du pied français (pied de Roi), soit 64½ centimètres.

Le grand pic, appelé archine, égal à 300 lignes du pied français (pied de Roi), soit 67½ centimètres.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Der Wechsel-Cours, welcher bei Festsetzung der Zölle des gegenwärtigen Tarifs zum Grunde gelegt worden, ist folgender gewesen:

London	150 Piaster für ein Livre Sterling,
Frankreich	165 Paras für einen Frank,
Wien	420 Paras für einen Gulden Convention,
Amsterdam	350 Paras für einen Gulden Holländisch.

Der Piaster hat 40 Paras, oder 120 Asper.

Das Oka wird in 400 Drachmen getheilt. — Der Zentner zu Constantinopel hat 44 Oka's. — Das Metikal beträgt 1½ Drachmeu. — Das Tscheki beträgt 250 Drachmen. — Das Tiffe beträgt 610 Drachmen. — Ein Berliner Pfund wiegt 146 Drachmen. — Der Berliner Zentner, von 110 Pfund, ist gleich 40 Oka's und 60 Drachmen zu Constantinopel. —

Das Kilo ist ein Hohlmaaß; 100 Kilo zu Constantinopel sind gleich 60½ Berliner Scheffel. —

Das kleine Maaß, genannt Endaze, gleich 286 Linien, französischer Fuß (Königsfuß) oder 54½ Centimeter.

Das große Maaß, genannt Archien, gleich 300 Linien, französischer Fuß (Königsfuß) oder 67½ Centimeter.

II. Großbritanien.

Die zwischen dem Zollvereine und Großbritanien am 2. März 1841 geschlossene Handels- und Schifffahrts-Convention ist nur eine Zusatzacte zu dem noch jetzt in Kraft befindlichen, am 2. April 1824 zwischen Preußen und England abgeschlossenen Vertrage und der diesen Vertrag ergänzenden Cabinetsordre vom 20. Mai 1826.

Zur richtigen Beurtheilung jener Uebereinkunft ist deshalb die Kenntniß der beiden letzten, ursprünglich nur auf Preußen bezüglichen Documente nothwendig, und die nähere Erörterung derselben in diesem Abschnitte wird somit gerechtfertigt erscheinen. Bevor wir uns jedoch zu ihnen wenden, scheint es angemessen, einen gedrängten Umriß der englischen Schifffahrtgesetzgebung voranzuschicken, weil der Vertrag vom 2. April 1824 auf dieselbe Bezug nimmt, bei einer Beurtheilung jener daher auf diese zurückgegangen werden muß.

Die Grundlage der englischen Schifffahrtsgesetzgebung bildet bekanntlich die zur Zeit des langen Parlaments unter Cromwells Protectorat erlassene Navigationsacte von 1651, über deren Entstehung, Zweck und Folgen das Urtheil Adam Smiths hier eine Stelle finden möge:

»Zur Zeit, als die Schifffahrtsacte erlassen wurde,« sagt derselbe, »befanden sich England und Holland zwar nicht im offenbaren »Kriege miteinander, aber ein feindseliger Haß trennte beide Na»tionen. Er begann unter der Regierung des langen Parlaments, »das den Grund zu jener Acte gelegt hatte, und machte sich Luft »in den Kriegen, die unter der Regierung des Protectors und »Carls II. geführt wurden. Es ist daher wohl möglich, daß einige »Bestimmungen jener berühmten Acte dem Nationalhasse ihren Ur»sprung verdanken. Sie sind aber so weise, als ob sie sämmtlich »von der berechnendsten Staatsklugheit erdacht worden wären. Na»tionaleifersucht zielte zu derselben Zeit nach demselben Gegen»stande, den die Politik empfohlen haben würde, nach Schwächung »der Seemacht Hollands, der einzigen Macht, die der Sicherheit »Englands Gefahr bringen konnte. Die Schifffahrtsacte ist dem »auswärtigen Handel und der Vermehrung des Wohlstandes, der »daraus entspringt, nicht günstig. Das wahre Interesse eines Vol»kes in seinen Handelsverhältnissen zu anderen Nationen ist gleich

»dem eines Kaufmannes zu den verschiedenen Personen, mit wel=
»chen er in Geschäftsverbindungen steht, nämlich: so wohlfeil als
»möglich zu kaufen und so theuer als möglich zu verkaufen. Aber
»die Schifffahrtsacte, indem sie die Zahl der Verkäufer vermindert,
»mußte auch nothwendig die Zahl der Käufer beschränken, und
»daher kommen wir in den Fall, nicht allein unsere fremden Waa=
»ren theuer zu kaufen, sondern auch unsere eigenen wohlfeiler los=
»zuschlagen, als bei vollkommener Freiheit des Handels geschehen
»sein würde. Da die Sicherheit eines Landes indessen von ungleich
»größerer Wichtigkeit ist als Reichthum, so ist die Schifffahrtsacte
»vielleicht die weiseste Verfügung Englands zu nennen.« —

Die Grundzüge derselben sind folgende:

Nur die von Briten gefangenen, in britischen Schiffen ein=
geführten Fische dürfen in Großbritanien zum Verbrauch gelangen;
der Küstenhandel (cabotage) zwischen britischen Häfen ist nur in
britischen Schiffen gestattet; desgleichen die Frachtfahrt zwischen
dem vereinigten Königreiche und den britischen Canalinseln; die
Haupterzeugnisse Europa's dürfen nur in britischen Schiffen oder
in Schiffen des Landes, das sie erzeugt und ausführt, nach briti=
schen Häfen eingeführt werden, die Einfuhr nicht europäischer Er=
zeugnisse ist, außer in britischen Schiffen, nur in directer Fahrt aus
den Erzeugungsländern und unter der Flagge derselben erlaubt; der
Handel mit den britischen Colonien in Asien, Africa und America
ist ausschließlich den Nationalschiffen vorbehalten; als ein britisches
Schiff wird nur dasjenige angesehen, welches in Großbritanien ge=
baut, Eigenthum eines Briten, zu drei Viertel mit englischen Un=
terthanen bemannt ist (bei Küstenfahrern und Küstenschiffern die
volle Mannschaft) und von englischen Capitänen geführt wird. Ge=
setzliche Prisen werden den im Lande gebauten Schiffen gleich ge=
achtet. Nach denselben Grundsätzen wird die Nationalität der frem=
den Schiffe beurtheilt, die die Erzeugnisse ihres Landes nach Groß=
britanien einführen. Uebrigens können solche fremden Schiffe, den
Rechten ihrer Nationalität in England unbeschadet, statt in der
Heimath, auch auf britischen Werften gebaut sein. Dagegen kann
ein britisches Schiff nie wieder die Rechte eines solchen erlangen,
wenn es einmal unter fremde Flagge gebracht worden.

Aus diesen Hauptbestimmungen der Navigationsacte leuchtet
unverkennbar nur eine Tendenz hervor: die Erschaffung der briti=
schen Seemacht, einerseits zur Vertheidigung Großbritaniens und

seiner außereuropäischen Besitzungen, andererseits zur Verhinderung anderer Nationen, einen zu großen Theil des Welthandels an sich zu reißen. Durch die Bestimmungen über die Küstenschifffahrt und Fischerei wollte man sich einen tüchtigen Stamm von Matrosen für die englische Handels-Marine bilden; durch die Anordnungen über den Verkehr mit den übrigen europäischen Staaten wollte man den britischen Handelsstand zu ausgedehnten Unternehmungen, zur Erweiterung und Emporbringung der einheimischen Schifffahrt anreizen. Durch den Vorbehalt des Handels mit den außereuropäischen Ländern für Inländer erzielte man die möglichste Verwandlung des britischen Verkehrs in directen Handel und die Vernichtung des Zwischenhandels anderer Nationen; durch die Bestimmungen über den Colonialhandel endlich sollten die transatlantischen Niederlassungen Großbritaniens in allen ihren commerziellen Beziehungen auf das Engste an das Mutterland geknüpft werden. Indem man gebot, daß sie nur durch britische Fahrzeuge sich ihrer Waare sollten entledigen und von Außen her ihre Bedürfnisse befriedigen können, entzog man dadurch fremden Nationen einen ansehnlichen Markt und wendete diesen gänzlich dem inländischen Handelsstande zu.

Im Jahre 1833 wurde die Schifffahrtsacte mit theilweise veränderten Grundlagen neu abgefaßt. Die Bestimmungen rücksichtlich des Fischfanges und des Küstenhandels blieben in Kraft, und der Verkehr zwischen dem Mutterlande und den Colonien blieb nach wie vor auf britische Schiffe beschränkt; gestattet wurde aber die Einfuhr von Gütern in fremden Schiffen nach den britischen Besitzungen, wenn die Schiffe dem Lande angehören, das die Güter erzeugt und einführt; die Ausfuhr aus jenen Besitzungen ist, ebenso wie diejenige aus Großbritanien selbst, nach allen nicht britischen Theilen der Welt jeder fremden Flagge erlaubt. Die Einfuhr nicht europäischer Güter aus europäischen Häfen ist (selbst britischen Schiffen) verboten. Die Regel leidet zwar einige Ausnahmen, doch ist als erheblich für den fremden Handel nur die zu bemerken, daß es britischen Schiffen gestattet ist, die sogenannten levantischen Producte auch in den europäischen Häfen des Mittelmeeres für Großbritanien einzunehmen.

Um die fremde Schifffahrt bei der — nach dem Vorstehenden auf europäische Producte und Fabrikate zurückgeführten — Einfuhr in das vereinigte Königreich aus den Häfen des europäischen Con-

tinents in den besten Frachten entweder auf die eigenen Erzeugnisse, oder doch auf directe Zufuhren einzuschränken, wurde die Bestimmung getroffen, daß nachbenannte 28 europäische Handelsartikel (die sogenannten enumerated articles), Masten, Bauholz, Bretter, Theer, Talg, Hanf, Flachs, Corinthen, Rosinen, Feigen, Pflaumen, Baumöl, Getreide, Wein, Branntwein, Taback, Wolle, Sumach, Krapp, Krappwurzeln, Soda, Schwefel, Eichenborke, Kork, Drangen, Limonen, Leinsaat, Rapps und Kleesaat, zum Verbrauch nach England nur eingeführt werden dürfen,

1) in britischen Schiffen,
2) in Schiffen des Landes, das sie erzeugt,
3) in Schiffen des Landes, das sie ausführt.

Europäische Erzeugnisse, welche nicht zu den enumerirten Artikeln gehören, dürfen gesetzlich auf allen Schiffen — englischen und fremden — von jedem Hafen des Continents in das vereinigte Königreich zum inländischen Verbrauch eingeführt werden [1]).

Bevor wir zu einer weitern Begünstigung übergehen, welche die englische Schifffahrtsgesetzgebung den Nationalschiffen zu Theil werden läßt, muß noch bemerkt werden, daß zwischen den britischen Besitzungen eine große Verschiedenheit sowohl in Bezug auf die

---

[1]) Die englische Navigationsacte vom 28. August 1833 Cap LIV. anno tertio et quarto Guilielmi IV.) besagt in wörtlicher Uebersetzung:

»Artikel II. und ferner wird festgesetzt, daß die verschiedenen, hier nachfolgend »aufgezählten Artikel von Gütern als europäische Erzeugnisse, nämlich

»Masten, Holz, Bretter, Theer, Talg, Hanf, Flachs, Korinthen, Rosinen, »Feigen, Pflaumen, Olivenöl, Getreide, Wein, Branntwein, Taback, Wolle, »Schmak, Krapp und Krappwurzeln, Soda, Schwefel, Eichenrinde, Kork, »Drangen, Citronen, Leinsaat, Rübsaat, Kleesaat,

»nicht in das vereinte Königreich, zum Verbrauch in selbigem, eingeführt werden »dürfen, außer in britischen Schiffen, oder in Schiffen des Landes, deren Erzeugniß »diese Güter sind, oder in Schiffen des Landes, von welchem aus diese Güter ein»geführt werden.«

Daraus folgt, daß europäische Erzeugnisse, welche nicht zu den enumerirten Artikeln gehören, gesetzlich auf allen Schiffen — englichen und fremden — in das vereinigte Königreich zum inländischen Verbrauch eingeführt werden dürfen. Die entgegengesetzte Ansicht würde gegen den ganzen Sinn und Geist der Navigationsacte verstoßen, welcher dahin gerichtet ist, gerade den Transport der enumerirten (als der für die Schifffahrt wichtigeren) Artikel so viel als thunlich den britischen Schiffen zu erhalten, wogegen dies für die nicht enumerirten Artikel von minderer Erheblichkeit gehalten wird. (Vergleiche die Ausführung in Nr. 165 der allgemeinen Preußischen Staatszeitung von 1841.)

Zollgesetzgebung einer jeden, als auf ihr Verhältniß zum Mutterlande und zu dritten Staaten obwaltet, und daß diese Verschiedenheit mancherlei Abweichungen von den allgemeinen Principien der Navigationsacte zur Folge hat. Das britische Reich zerfällt, außer dem vereinigten Königreiche von Großbritanien und Irland, in commerzieller Beziehung in drei Hauptmassen, und zwar:

1) in die europäischen Besitzungen;
2) in die Colonien und Niederlassungen außerhalb Europa's, welche unmittelbar von der britischen Regierung abhängen, — her majestatys dominions abroad — und
3) in die Besitzungen der ostindischen Compagnie, — the Companys dominions in India. —

Von den sub 1 genannten stehen die normännischen Inseln und Man dem vereinigten Königreiche in mancher Beziehung eng verbunden, in anderer wieder exceptionell da, so daß z. B. eine Menge enumerated articles von fremden Schiffen ohne Unterschied der Flagge und des Herkunftsortes nach Man gebracht werden dürfen; Helgoland ist eine bloße Schiffsstation ohne alle Zölle; Gibraltar und Malta bieten neben mäßigen Eingangszöllen der fremden Schifffahrt in ihrer Eigenschaft als Entrepotplätze manche Erleichterungen; die ionischen Inseln stehen nur unter britischem Schutze, sind aber den britischen Handelsgesetzen nicht unterworfen.

In den sub 2 erwähnten außereuropäischen Besitzungen der Krone sind die Zölle sehr verschieden; diese Verschiedenheit hat jedoch deshalb kein besonderes Interesse, weil foreign goods wohl in bond zur Wiederausfuhr zugelassen werden, bei der Einfuhr zum Consum dagegen mit so hohen Zöllen belegt sind, daß die Möglichkeit derselben wegfällt. Auf diese Besitzungen der Krone beziehen sich sowohl die Bestimmungen der Navigationsacte über den Handel mit den britischen Colonien, als die von Großbritanien geschlossenen neuen Schifffahrtsverträge. Unabhängig von diesen Verträgen und von den Schifffahrtsgesetzen des Mutterlandes werden die sub 3 gedachten Territorialbesitzungen der ostindischen Compagnie verwaltet, die drei Präsidentschaften von Calcutta (Bengalen) und Agra, Madras und Bombay. Die Gesellschaft befolgt ihre eigene Handelspolitik, auf der einen Seite dem System der doppelten Differenzialzölle, zu Gunsten der britischen Flagge und der britischen Producte, fortwährend huldigend, auf der anderen die Ladungen aller fremden, von nicht britischen Häfen kommenden

Schiffe bei sich einlassend, ohne nach directer oder indirecter Fahrt und dem Ursprunge der Waaren zu fragen. In den Präsidentschaften Calcutta, Bombay und Madras sind die Zölle verschieden, aber nirgends sehr hoch; für das Gebiet von Agra ist vor einigen Jahren noch ein vierter Tarif gemacht worden. Auf britische Güter werden 3 bis 10 Procent ad valorem bezahlt, auf nicht britische das Doppelte, wenn sie in britischen, das Vierfache, wenn sie in fremden Schiffen eingeführt werden.

Zu den obenerwähnten Begünstigungen, welche die einheimische Schifffahrt in den britischen Häfen genießt, tritt noch Bevorzugung der nationalen Schiffe durch mäßigere Hafen- und Schifffahrts-Abgaben. Der ursprüngliche Grundsatz hierin war, daß das fremde Schiff und dessen Ladung beim Ein- und Auslaufen in und aus einem englischen Hafen, also für Güter-Einfuhr und Ausfuhr, an s. g. alien duties die doppelten Abgaben zahlen mußte, als das nationale Schiff und dessen Ladung. Indessen war hierin schon in früherer Zeit (vor dem französischen Revolutionskriege) Manches nachgelassen, theils im Allgemeinen für die Ausfuhr inländischer Producte, theils zu Gunsten einzelner Flaggen; und es bestand nach hergestelltem Weltfrieden im Jahre 1815 ein sehr verwickeltes System von s. g. Unterscheidungs-Abgaben (discriminating duties), dessen Hauptrichtung jedoch darauf hinausging, der nationalen Schifffahrt auch bei der Einfuhr aus anderen europäischen Ländern einen entschiedenen Vorzug vor der Nationalflagge des Erzeugungslandes zu gewähren, und auf diese Weise auch den Theil des Handels, welcher den Ausländern nicht geradezu verboten war, möglichst zu beschränken.

Unter den Ländern des europäischen Continents war Preußen das erste [1]), welches gegen diese Bedrückung seiner Handels- und Schifffahrts-Interessen ernstliche Reclamation erhob, und als diese fruchtlos blieb, mit Vergeltungsmaaßregeln gegen die englische Schifffahrt einschritt. Die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 ordnete eine Erhöhung der Schifffahrtsabgaben in allen preußischen Häfen um 2 Thlr. (eingehend) und 1 Thlr. (ausgehend) pr. Last für beladene Schiffe aller Nationen an, in deren Häfen die Preußischen

---

[1]) Von allen Staaten zuerst schritt die nordamerikanische Union im Jahre 1787 zur Retorsion gegen England durch Erlassung eines Gesetzes, welches eine Copie der britischen Navigationsacte ist.

Schiffe oder deren Ladungen einer höheren Besteuerung, als die nationalen Schiffe, unterlagen, und zwar sollte diese Abgabe nicht als eine erhöhete Einnahmequelle der Staatscasse angesehen, sondern lediglich zum Besten der inländischen Rhederei verwandt werden.

Außer diesem Schutze gewährt die preußische Gesetzgebung der nationalen Schifffahrt nur die ausschließliche Berechtigung zum Schifffahrtsbetriebe von einem preußischen Hafen nach dem andern, indem sie diese Schifffahrt als inneres Landesgewerbe ansieht und dessen Ausübung nur den Inländern gestattet. Bevorzugungen der inländischen Rhederei durch Beschränkung der ausländischen Schifffahrt auf die Einfuhr von eigenen Erzeugnissen und die Einfuhr aus den Häfen des Landes, aus welchen die Ausfuhr stattfindet, kennen die preußischen Gesetze dagegen nicht.

Der Erlaß der Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 beschleunigte die Wiederaufnahme der mit dem englischen Gouvernement über die Regulirung der gegenseitigen Schifffahrts-Interessen früher gepflogenen Verhandlungen, in Folge welcher der Vertrag mit Preußen vom 2. April 1824 zu Stande kam, dessen Bestimmungen demnächst auch den Englischer Seits mit anderen schifffahrttreibenden Ländern des Continents abgeschlossenen gleichartigen Verträgen, unter anderen der Handelsübereinkunft mit den Hansestädten vom Jahre 1825, zur Grundlage gedient haben. Die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrages sind in den drei ersten Artikeln desselben enthalten und gehen dahin, daß:

1) Die in den Häfen Großbritaniens und Irlands ein- und auslaufenden preußischen, und die in den preußischen Häfen ein- und auslaufenden großbritanischen Schiffe keinen anderen oder höheren Abgaben, als die Nationalschiffe unterworfen sein sollen (Artikel 1); daß
2) für alle Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes aller, unter der Botmäßigkeit der beiden contrahirenden Theile stehenden Länder, welche auf nationalen Schiffen des einen Landes ein- oder ausgeführt werden dürfen, dieselbe Einfuhr- und Ausfuhr-Berechtigung auch den Schiffen des andern Landes zustehen soll; (Artikel 2) daß
3) alle Gegenstände, welche nicht Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes der von Sr. großbritanischen Majestät beherrschten Länder sind, und die gesetzlich von dem vereinigten Königreiche Großbritanien und Irland aus auf englischen Schiffen in preu-

ßischen Häfen eingeführt werden dürfen, nur mit denjenigen Abgaben belegt werden sollen, welche für diese Gegenstände bei deren Einfuhr auf preußischen Schiffen entrichtet werden; während anderer Seits auf gleiche Weise in den Häfen des vereinigten Königreichs alle Gegenstände behandelt werden sollen, welche nicht Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes der preußischen Länder sind, und welche gesetzlich auf preußischen Schiffen in die Häfen der vereinigten Königreiches eingeführt werden können (Artikel 3).

Von den vorstehenden Bestimmungen beziehen sich die in dem Artikel 1 und theilweise auch die im Artikel 3 auf die zur Bevorzugung der nationalen Rhederei eingeführten Schifffahrtsabgaben (discriminating duties), und es wurde dadurch ein Theil der frühern Belastung der preußischen Schifffahrt in englichen Häfen, jedoch in der Beschränkung auf Großbritanien und Irland, nicht in Ausdehnung auf die britischen Colonien, hinweggeräumt. Das Zugeständniß des unmittelbaren Verkehrs der preußischen Schiffe mit den Letzteren wurde jedoch bald darauf ebenfalls erreicht, nachdem die englische Regierung durch die Parlamentsacte vom 5. Juli 1825 ermächtigt war, einzelnen Staaten die Waareneinfuhr aus ihren Häfen nach den Colonien, und die Ausfuhr aus diesen gegen entsprechende Zugeständnisse zu verstatten, und nachdem von Seiten Preußens durch die Cabinetsordre vom 20. Mai 1826 die Behandlung der britischen Schiffe in preußischen Häfen auf dem Fuße der begünstigtsten Nationen zugesagt war. Eine wesentliche Ungleichheit blieb dessenungeachtet in dem durch die Artikel 1 und 2 des Vertrages adoptirten Grundsatze der Gegenseitigkeit für die Ein- und Ausfuhr beider Länder zum Nachtheile Preußens unbeseitigt, und zwar deshalb, weil die Ausführung der Bestimmung im Artikel 3 über die Einfuhr der nicht zu den Boden- und Industrie-Erzeugnissen beider Länder gehörenden Gegenstände von den bestehenden Anordnungen und Gesetzen beider Länder abhängig gemacht wurde. Denn während nach Preußen jeder Gegenstand gesetzlich auf englischen Schiffen eingeführt werden kann, aus welchem Lande er auch kommen möge, so beengen die Steuer- und Handelsgesetze [1]) Eng-

---

[1]) Die Grundzüge des großbritanischen Zoll- und Handels-Systems umfassen im Wesentlichen folgende Puncte: Hohe Zölle zum Schutze der Landes-Industrie

lands nicht nur die Einfuhr der wichtigsten preußischen Natur- und Gewerbserzeugnisse sehr wesentlich, indem Getreide und Holz, die Hauptausfuhrgegenstände der preußischen Häfen, durch die englischen

---

und Agricultur; Differenzzölle bei fast allen Artikeln, in welchen die Colonien mit dritten Staaten concurriren; umgekehrt in den Colonien Differenzzölle zu Gunsten der Einfuhren des Mutterlandes, und zwar nicht bloß der wirklich britischen Erzeugnisse, sondern auch der fremden Waaren, welche im Wege des Zwischenhandels über Großbritanien nach den Colonien gelangen. Aehnliches wiederholt sich im Verkehre der britischen Besitzungen untereinander; so z. B. entrichten die Stapelausfuhren der vereinigten Staaten nach den britischen Antillen: Mehl, Salzfleisch u. m. beim Eingange über Canada, wo sie keinen oder nur geringen Zoll bezahlen, ebenfalls wenig oder nichts, während die nämlichen Artikel bei directer Einfuhr aus den vereinigten Staaten ungleich höher belastet sind.

Bei den zum Schutze der Landes-Industrie und Agricultur dienenden Zöllen handelt es sich übrigens überall nur um die Einfuhr zum innern Verbrauch (to be used therein). Im Interesse des englischen Zwischenhandels ist durch das ausgedehnteste Entrepot-System (warehosing ports) in den vornehmsten Häfen des Mutterlandes und der Colonien für die Möglichkeit der zollfreien Einfuhr und Lagerung aller, selbst der prohibirten Artike zum Reexporte gesorgt. Selbst die Fälle zollfreier Bearbeitung fremder Rohstoffe im Entrepot Behufs der Wiederausfuhr werden immer häufiger.

Was die Getreide- und Holzzölle anlangt, so sind beide durch die, unter dem Ministerium Peel bewirkten Tarifänderungen zwar wesentlich modificirt worden; eine radicale Reform der mit den politischen Zuständen Großbritaniens eng verwachsenen, in der allgemeinen Geschichte des Landes und namentlich in der Agriculturgeschichte desselben ihre Erklärung findenden Korngesetze ist jedoch nicht erzielt und wird auch nur allmälig zu erreichen sein, damit die durch die früheren eigenthümlichen Verhältnisse Großbritaniens auf den Betrieb des Ackerbaues künstlich hingeleiteten, höchst ausgedehnten und bedeutenden Interessen, die bei einer plötzlichen Veränderung über den Haufen fallen würden, Zeit gewinnen, eine andere Richtung einzuschlagen.

Um den Werth der Peelschen Reformen, sowohl für Großbritanien, als für die mit demselben Kornhandel treibenden Länder, beurtheilen zu können, wird es bei der Wichtigkeit des Gegenstandes für die Ackerbau treibenden deutschen Ost- und Nordseeländer nicht unangemessen seien, einen Blick auf die englischen Getreidezölle zu werfen, wie sie vor dem Jahre 1842 Bestand hatten. — Schon während der Kriege von 1793 bis 1815, einer Zeit, in welcher die englische Regierung ihr Augenmerk vorzugsweise auf die Hebung der Bodencultur des Landes richten mußte, um nicht von den oft gesperrten Zufuhren des Auslandes abhängig zu werden, waren die Erzeugnisse des Ackerbaues durch hohe Zölle geschützt, in Folge welcher die Einfuhren sehr abnahmen.

Erst als in den Jahren 1812 und 1813 der Preis des Weizens das Maximum von 120 Sch. erreichte, erfolgte eine Einfuhr von 1,577,432 Quartern. Diese stieg unmittelbar nach dem Pariser Frieden in solchem Grade, daß die Pächter bei

Zollgesetze so belastet bleiben, daß der Handel damit sehr erschwert wird, sondern sie verhindern auch fast jeden indirecten Handel auf preußischen Schiffen, weil dieselben in britischen Häfen mit den Er=

---

plötzlichem Sinken der Preise ihre Contrakte nicht zu halten vermochten, und die Grundeigenthümer im Wege der Gesetzgebung Sicherstellung vor künftigen Verlusten zu erreichen suchten. Nach heftigem Kämpfen im Parlamente von 1815 wurde dann bekanntlich eine Getreide=Bill in beiden Häusern angenommen, welche die Einleitung zum Principe einer gleitenden Skala bildete. Nach dieser Bill konnten alle Arten fremden Getreides und Mehls zollfrei in sämmtliche Häfen Großbritaniens und Irlands eingeführt werden, wenn sie unter Königlichem Verschlusse aufbewahrt und wieder nach dem Auslande versandt wurden. Diese Bestimmung des Gesetzes gab den Speculanten und Importeurs die Möglichkeit, große Vorräthe in den Entrepots zurückzuhalten und nicht eher in den Handel übergehen zu lassen, bis es zollfrei geschehen konnte. Zur innern Consumtion durfte das Getreide nämlich nur dann eingebracht werden, wenn der Quarter Weizen 80 Sch. galt. Man hoffte dadurch, indem man die Zufuhr fremden Getreides bei wohlfeilen oder mittleren Preisen gänzlich untersagte, ziemlich feste Preise zu erhalten. — Die Maaßregel hatte aber den Erfolg, daß man die hohen Preise, die der Kriegszustand geschaffen, auch im Frieden festhielt, und daß die Fabrikation und der Handel bei diesen Korngesetzen außerordentlich litten, weil die Arbeiter die erzwungenen Brodpreise zu zahlen außer Stande waren. Im Jahre 1821 erfolgte deshalb eine geringe Abänderung des Zolls; bei 70 Schilling Preis für den Weizen wurde die Einfuhr gegen einen Zoll von 12 Sch., bei dem Preise zwischen 70 und 80 Sch. gegen einen Zoll von 5 Sch. gestattet und bei dem Preise von 80 85 Sch. ganz freigegeben. Dennoch hielt sich die Majorität im Unterhause bald überzeugt, daß auch diese Gesetze geändert werden mußten, um so mehr, als die Dürre des Sommers 1826 schon eine momentane Abhülfe durchaus nothwendig gemacht hatte. Die von Canning ins Parament gebrachte Zoll=Skala fiel im Oberhause durch ein Amendement des Herzogs von Wellington, welches die Einfuhr des Weizens bei einem Durchschnittspreise in England unter 66 Sch. ganz unterdrückt haben wollte. Die Bill wurde zurückgezogen und ging dann modificirt und erhöhet im Jahre 1828 durch beide Häuser, von welchem Zeitpuncte sie bis zum Eintritte der Peelschen Reformen fortbestanden hat. Sir R Peel hat die gleitende Skala derselben beibehalten und sich nur darauf beschränkt, die einzelnen Beträge der Skala in der Weise abzuändern, wie sich aus der nachstehenden Vergleichung ergiebt:

zeugnissen von Asien, Africa und Amerika ausgeschlossen sind. Während England daher durch den Vertrag den vollen Genuß aller Vortheile für seine Schifffahrt in den preußischen Häfen für den

---

Alte Skala Weizen.						Neue Skala Weizen.					
Durchschnittspreis pro Quarter.			Zollbetrag pro Quarter.			Durchschnittspreis pro Quarter.			Zollbetrag pro Quarter.		
			Pfd.	Sch.	Pce.				Pfd.	Sch.	Pce.
bei 36	unter	37 Sch.	2	10	8	bei 50 Sch. und allen Preisen unter 50 Sch.			1	=	—
» 37	»	38 »	2	9	8						
» 38	»	39 »	2	8	8						
» 39	»	40 »	2	7	8						
» 40	»	41 »	2	6	8						
» 41	»	42 »	2	5	8						
» 42	»	43 »	2	4	8						
» 43	»	44 »	2	3	8						
» 44	»	45 »	2	2	8						
» 45	»	46 »	2	1	8						
» 46	»	47 »	2	—	8						
» 47	»	48 »	1	19	8						
» 48	»	49 »	1	18	8						
» 49	»	50 »	1	17	8						
» 50	»	51 »	1	16	8						
» 51	»	52 »	1	15	8	bei 51	unter	52 Sch.	—	19	—
» 52	»	53 »	1	14	8	» 52	»	55 »	—	18	—
» 53	»	54 »	1	13	8	» —	»	— »	—	—	—
» 54	»	55 »	1	12	8	» —	»	— »	—	—	—
» 55	»	56 »	1	11	8	» 55	»	56 »	—	17	—
» 56	»	57 »	1	10	8	» 56	»	57 »	—	16	—
» 57	»	58 »	1	9	8	» 57	»	58 »	—	15	—
» 58	»	59 »	1	8	8	» 58	»	59 »	—	14	—
» 59	»	60 »	1	7	8	» 59	»	60 »	—	13	—
» 60	»	61 »	1	6	8	» 60	»	61 »	—	12	—
» 61	»	62 »	1	5	8	» 61	»	62 »	—	11	—
» 62	»	63 »	1	4	8	» 62	»	63 »	—	10	—
» 63	»	64 »	1	3	8	» 63	»	64 »	—	9	—
» 64	»	65 »	1	2	8	» 64	»	65 »	—	8	—
» 65	»	66 »	1	1	8	» 65	»	66 »	—	7	—
» 66	»	67 »	1	—	8	» 66	»	69 »	—	6	—
» 67	»	68 »	—	18	8	» —	»	— »	—	—	—
» 68	»	69 »	—	16	8	» —	»	— »	—	—	—
» 69	»	70 »	—	13	8	» 69	»	70 »	—	5	—
» 70	»	71 »	—	10	8	» 70	»	71 »	—	4	—
» 71	»	72 »	—	6	8	» 71	»	72 »	—	3	—
» 72	»	73 »	—	2	8	» 72	»	73 »	—	2	—
» 73	»	74 »	—	1	8	» 73	»	74 »	—	1	—

Nach der alten Skala stiegen und fielen also die Zölle bei Preisen, unter welchen die meiste Einfuhr zu erfolgen pflegt, um 2 und 4 Sch., und darin be-

ganzen britischen Welthandel erreichte, beschränkten die Vortheile Preußens sich lediglich [1]) auf die gleiche Behandlung der in preußischen und englischen Schiffen ankommenden Waaren, so daß dieselben wenigstens nicht höhere Zölle zu erlegen hatten, als bei der Einfuhr auf englischen Schiffen; zwischen den Waaren, die von beiden Theilen in den gegenseitigen Hafen gesetzlich eingeführt werden dürften, blieb aber nach wie vor eine sehr große Verschiedenheit zu Gunsten Großbritaniens.

Dies war der Zustand der Schifffahrtsbeziehungen zwischen Preußen und Großbritanien bis zum Abschlusse der Handels- und Schifffahrts-Convention vom 2. März 1841, zu welcher der am 3. Juli 1838 abgeschlossene englisch-österreichische Handels-Vertrag

---

stand der Hauptfehler derselben. Die Möglichkeit, bei einem um 4 oder 8 Sch. erhöheten Zoll, bei einer Preiserhöhung von nur 1 und 2 Sch. einen bedeutenden Gewinn zu ziehen, war eine starke Versuchung zu allerlei Schwindeleien, die den reellen Käufer abschreckten, den Speculanten häufig ruinirten und einen Hauptzweck des Gesetzes — eine gleichmäßige und anhaltende Zufuhr — vereitelten. Es war deshalb nothwendig, diese schroffen Abstufungen, welche viel Unheil gestiftet haben, zu heben und den Störungen der Märkte vorzubeugen. Dies hat Sir R. Peel durch die kleinen Uebergänge erreicht, welche einen stetigeren und wirksamern, wenn auch oft beschränkteren Schutz sowohl dem Producenten als dem Consumenten gewähren. So muß in Folge der neuen Skala z. B. bei einem Preise von 52 Sch. pro Quarter der Speculant warten, bis er auf 55 Sch. steigt, um 1 Sch. am Zoll zu verdienen, und ebenso kann er, wenn der Preis 66 Sch. beträgt, erst wieder nur 1 Sch. gewinnen, wenn er auf 69 Sch. gestiegen ist. Der Reiz des Aufspeicherns bis zum Eintritt der höchsten Marktpreise und der geringsten Zollsätze ist durch die Peelsche Maaßregel daher unverkennbar gemindert; dagegen ist die Störung, welche eine fluctuirende Skala sowohl für den inneren als den äußeren Handel unter allen Umständen mit sich bringt, keineswegs beseitigt, und der Wunsch nach einem festen Zolle bricht sich deshalb im britischen Volke mehr und mehr Bahn, wie die zunehmenden Fortschritte der Anti-corn-law-League, welche unter ihren Mitgliedern Männer von allen politischen Farben zählt und besonders aus diesem Grunde ihre Doktrinen schnell verbreitet, zur Genüge bekunden. —

Die Zölle von auswärtigem Bauholz anlangend, so sind dieselben durch den Peelschen Tarif namhaft ermäßigt (fremdes Schiffsbauholz von 55 Sch. auf 25 Sch. die Last, fremde Dielen auf 25 Sch., fremde Latten auf 20 Sch.); dabei sind aber zugleich die Zölle von dem Colonialholze auf eine Kleinigkeit herabgesetzt (Colonialbauholz von 10 Sch. auf 1 Sch. die Last, Colonialdielen und Colonial-Latten auf 2 Sch. die Last), so daß das Kanadische Holz vor dem deutschen wesentlich bevorzugt bleibt.

[1]) Das Zugeständniß des unmittelbaren Verkehrs preußischer Schiffe mit den britischen Colonien wurde, wie oben bemerkt, erst im Jahre 1826 gewährt, und kann daher nicht als unmittelbare Folge des Handelsvertrages vom 2. April 1824 angesehen werden.

nach einer auf amtliche Urkunden gestützten Darlegung des allgemeinen preußischen Staatszeitung (Nr. 152 und 153 pro 1841) den ersten Anstoß gegeben hat. Dieser Vertrag enthält nämlich im 4. Artikel die Bestimmung, daß

»alle österreichischen Schiffe, welche aus den Häfen der Donau »bis einschließlich Galacz kommen, sammt ihren Ladungen in »allen Häfen des vereinten Königreiches von Großbritanien »und Irland und aller Besitzungen Ihrer britischen Majestät »gerade in derselben Weise, als wenn diese Schiffe direct aus »österreichischen Häfen kämen und mit allen Vorrechten und »Freiheiten, die durch den gegenwärtigen Schifffahrts- und »Handelsvertrag festgesetzt sind, zugelassen werden sollen.« [1])

---

[1]) Da die obige Bestimmung eine Abänderung der bestehenden Schifffahrtsgesetze enthielt, so mußte das Parlament dazu seine Einwilligung geben. Diese einzuholen, hatte das englische Ministerium unterlassen, und in Folge dessen wurde im September 1839 von den Zollbeamten zu Gloucester ein österreichisches Schiff, welches österreichische Erzeugnisse in Brailow an Bord genommen hatte, mit Beschlag belegt, welcher Vorfall das Ministerium veranlaßte, dem Parlament eine Bill zur Modification des Navigationsgesetzes vorzulegen. Diese Bill erhielt die Genehmigung des Parlaments durch die Acte vom 10. August 1840, von der die Preußische Staatszeitung in Nr. 167 pro 1841 eine Uebersetzung mittheilt. Die Acte führt den Titel:

»Im 3ten und 4ten Jahre der Königin Victoria.

Cap XIV.

»Acte um Ihre Majestät zu ermächtigen, gewisse in einem Handels- und »Schifffahrtsvertrage zwischen Ihrer Majestät und dem Kaiser von Oesterreich »enthaltene Bestimmungen in Ausführung zu setzen; und um Ihre Majestät »zu ermächtigen, durch Geheime-Raths-Befehl zu erklären, daß Häfen, welche »die natürlichsten und geeignetsten Verschiffungshäfen von Staaten sind, inner»halb deren Gebietes dieselben nicht liegen, in gewissen Fällen für alle Zwecke »des Handels mit Ihrer Majestät Besitzungen als Nationalhäfen solcher »Staaten betrachtet werden sollen.«

und hat den dreifachen Zweck

1) Die Genehmigung zur Modification des Navigationsgesetzes in Bezug auf den Vertrag mit Oesterreich zu erlangen, ferner

2) die Ermächtigung des Gouvernements zu ähnlichen Concessionen gegen andere Staaten zu erzielen, und endlich

3) Amnestirung für alle diejenigen zu erhalten, welche aus gleicher Veranlassung, wie im oben gedachten speciellen Falle wegen Uebertretung des Navigationsgesetzes hätten in Anspruch genommen werden können. Die Acte zerfällt nach diesen drei ihr zu Grunde liegenden Zwecken in drei verschiedene Abschnitte, von welchen wir den zweiten wegen des Interesses, das er in Bezug auf den Vertrag

und diese Bestimmung ist es, welche der Zollverein in dem März-vertrage zu seinen Gunsten ausgebeutet hat. Da ein bedeutender Theil des Continenthandels mit England von den Häfen von der Maas bis zur Elbe aus betrieben wird, bei der vermehrten Dampf-schifffahrt und den in der Ausführung begriffenen Eisenbahnbauten auch zu erwarten ist, daß sich der Exportations-Rayon der gedach-ten Häfen auf die im tieferen Binnenlande belegenen Staaten

---

vom 2. März 1841 gewährt, in der von der Preußischen Staatszeitung gegebenen Uebersetzung wörtlich folgen lassen.

II. »Und da in Folge der Anwendung der Dampfkraft auf die Binnen-Schiff-»fahrt und in Folge der dadurch herbeigeführten Leichtigkeit, Ströme in geeigneten »Schiffen mit eingeführten Gütern hinauf zu fahren, neue Aussichten für den »Handelsverkehr vieler Staaten sich eröffnet haben, welche ganz oder hauptsächlich »im Innern Europa's liegen, und deren bequemste Häfen nicht innerhalb ihres »eigenen Gebietes befindlich sind: und da sonach der Handel dieses Landes mit »solchen Staaten sich bedeutend ausdehnen würde, wenn den Schiffen solcher Staaten »gestattet würde, zum Zwecke dieses Handels, einige Häfen anderer Staaten in derselben »Weise zu benutzen, als wenn solche Häfen innerhalb ihres eigenen Gebietes belegen »wären: und da demgemäß Handels- und Schifffahrtsverträge, zum Nutzen der Schiff-»fahrt und des Handels dieses Landes, mit solchen Staaten abgeschlossen werden »könnten, wenn Ihre Majestät in den Stand gesetzt würde, solche Verträge in Aus-»führung zu setzen; so sei bestimmt, daß ungeachtet irgend einer entgegenstehenden »Bestimmung in der genannten Acte des verstorbenen Königs, es Ihrer Majestät »frei stehe, von Zeit zu Zeit durch einen, in der oben erwähnten Weise zu publi-»cirenden Geheime-Raths-Befehl zu erklären, daß alle und jede in solchem Befehl »namhaft zu machenden Häfen, welche die bequemsten sind, zur Verschiffung der »Producte irgend eines ebenfalls in solchem Befehle genannten Staates, wenn »auch nicht in dem Gebiete eines solchen Staates gelegen, dennoch als Häfen für »den Gebrauch der Schiffe eines solchen Staates in deren Verkehr mit sämmtli-»chen britischen Landen, oder mit irgend einem Theile oder Theilen derselben, wie »selbige in solchem Befehle genannt und bezeichnet sein werden, in eben so voll-»ständiger und ausgedehnter Weise angesehen werden sollen, als wenn solche Häfen »innerhalb des Gebietes eines solchen Staates belegen wären; und demgemäß, und »auf so lange als ein solcher Befehl erlassen oder nicht widerrufen sein wird, soll »es erlaubt sein, in die britischen Lande, oder in solche Theile derselben, welche »in solchem Befehle genannt oder bezeichnet sein werden, von solchen Häfen, auf »Schiffen eines solchen Staates, diejenigen Güter einzuführen, welche nach den zur »Zeit der Einführung geltenden Gesetzen auf solchen Schiffen aus einem Hafen des »Landes, welchem sie angehören, eingeführt werden dürfen, und solche Gü er unter »gleichen Bedingungen einzuführen, wie dieselben aus den Nationalhäfen solcher »Schiffe eingeführt werden können.«

Eine Vergleichung des Artikels I des Vertrages vom 2. März 1841 mit dem vorstehenden Passus II der Parlamentsacte vom 10. August 1840 ergiebt, daß die in diesem angegebenen Motive zum Theil in jenen übergegangen sind.

Deutschlands ausdehnen werde, so erschien eine Erweiterung des preußischen Schifffahrtsbereiches auf die Häfen an der Nordsee nicht allein im Interesse der preußischen Rhederei, welcher die Verschiffung erweislich preußischer Producte auch von Hamburg, Bremen ꝛc. aus schon in Folge des Vertrages vom 2. April 1824 gestattet war, sondern auch im Interesse der übrigen Zollvereinsstaaten wünschenswerth, indem deren Producte bis dahin nur auf englischen und hanseatischen Schiffen (in Gemäßheit des englisch-hanseatischen Handelsvertrages vom 29. September 1825) nach England verfahren werden durften. Dieser Zweck ist durch den Märzvertrag vollständig erreicht, welcher gleich dem Vertrage vom 2. April 1824 seinem ganzen Inhalte nach unten folgt und auf dessen nähere Besprechung wir nach diesen einleitenden Bemerkungen nunmehr übergehen.

Nach dem, was über das englische Navigationsgesetz vom 18. August 1833 und den englisch-preußischen Schifffahrtsvertrag vom 22. April 1824 oben gesagt worden, konnten bereits vor dem Vertrage vom 2. März 1841 alle, auch die enumerirten Güter, und zwar diese, wenn sie nicht eigene Erzeugnisse sind, aus den eigenen Häfen unter der eigenen Flagge nach England eingeführt werden. Wenn nun der Artikel I. des zuletzt erwähnten Vertrages bestimmt, »daß preußische Schiffe und Schiffe der übrigen Zollvereinsstaaten »nebst ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, »die gesetzlich von diesen Schiffen in das vereinigte Königreich »und die auswärtigen britischen Besitzungen aus den Häfen derje»nigen Länder eingeführt werden dürfen, welchen dieselben ange»hören, künftig, wenn solche Schiffe aus den Mündungen der Maas, »Weser und Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines schiffbaren, »zwischen der Elbe und der Maas liegenden Flusses kommen, wel»cher einen Verbindungsweg zwischen dem Meere und dem Gebiete »irgend eines der an dem Vertrage theilnehmenden deutschen Staa»ten bildet, in die Häfen des vereinigten Königreiches und der aus»wärtigen britischen Besitzungen in ebenso vollständiger Weise »sollen zugelassen werden, als wenn die Häfen, aus denen »die Schiffe kommen, sich innerhalb des Gebietes von Preußen oder »eines der Zollvereinsstaaten befänden, auch diesen Schiffen gestattet »sein soll, die oben erwähnten Güter unter denselben Bedin»gungen einzuführen, wie dergleichen Güter aus den eigenen »Häfen solcher Schiffe eingeführt werden dürfen,« so folgt daraus,

daß den Schiffen Preußens und der übrigen Zollvereinsstaaten das Recht eingeräumt worden ist, aus den Häfen zwischen den Mündungen der Maas und der Elbe, beide Ströme eingeschlossen, nicht bloß eigene Erzeugnisse und fremde nicht enumerirte Erzeugnisse, wozu sie bisher schon berechtigt waren, sondern auch fremde enumerirte Erzeugnisse (welche sie früher nur aus den eigenen Häfen einführen durften) nach England einzuführen, eben weil sie die letzten aus den eigenen Häfen einzuführen befugt waren.

Die englischen Schifffahrtsgesetze sind mithin durch den Artikel I. des Märzvertrages einer Aenderung zu Gunsten des Zollvereins unterworfen worden, einer Aenderung, deren Werth für den Verein nach der Bedeutung zu bemessen ist, welche die von den mehrgedachten Häfen aus nach England stattfindenden Exporte für ihn haben, und nach dem Umfange, in welchem seine Rhederei an diesen Exporten Theil nimmt. Dieses nicht hinwegzuläugnenden, von Großbritanien gewährten Zugeständnisses ungeachtet ist der Vertrag vom 2. März in allen seinen Theilen mit einer Erbitterung angefochten worden, wie vielleicht selten ein Vertrag vor ihm. Die gegen denselben erhobenen Vorwürfe sind in der Hauptsache folgende:

1) Preußen — sagt man — sei durch den Vertrag in seiner Schifffahrtsgesetzgebung beengt worden und habe auf die Befugniß, durch ein der Navigationsacte ähnliches Gesetz den britischen Schiffen nur die Einbringung britischer Erzeugnisse in seine Häfen zu gestatten, für die Dauer des jetzigen Vertrages verzichtet. Denn da die Erweiterung des Schifffahrtsgebietes über die Gränzen des Territorialgebietes hinaus (d. h. die Erlaubniß preußischer oder vielmehr zollvereinsländischer Schifffahrt von den deutschen Nordseehäfen nach England) englischer Seits

»in Erwägung des Umstandes, daß britischen Schiffen gestattet »ist, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in »die Häfen Preußens einzulaufen«

zugestanden worden, so stehe Preußen seit dem Abschlusse des Vertrages nicht mehr das Recht zu, englischen Schiffen die Einfuhr aller nicht englischen Erzeugnisse zu verbieten, oder durch Abgaben zu erschweren, und dies Geschäft den einheimischen Schiffen vorzubehalten. Diese Beschränkung, in Verbindung mit der langen Dauer des Vertrages führe noch den besondern Nachtheil mit sich, daß die

deutsche Schifffahrt selbst nach dem Beitritte der norddeutschen Seestaaten nicht im Stande sein werde, der engliichen Schifffahrt gegenüber, eine würdigere Stellung einzunehmen, ein Umstand, welcher ganz geeignet sei, die Hansestädte [1]) gleichgültiger gegen den Anschluß an den Zollverein zu machen.

2) Dadurch daß der Vertrag Großbritanien ohne die mindeste Gegenleistung zugestehe, zwei der wichtigsten Handelsartikel, Zucker und Reis, aus seinen Colonien und seinen Entrepots unter den Bedingungen wie die meist begünstigtste Nation in die Zollvereinsstaaten einführen zu dürfen, sei für eine lange Reihe von Jahren auf die Befugniß verzichtet worden, mit den amerikanischen Ländern oder anderen Colonialstaaten, welche zur Einräumung von Begünstigungen für die deutschen Manufacturen geneigt sein möchten, vortheilhafte Handelsverträge abzuschließen, indem sich der Zollverein des Rechtes begeben habe, irgend einer anderen Nation ein

---

[1]) Zwischen den drei Hansestädten und Großbritanien wurde unterm 3. August 1841 eine Supplementarconvention zu dem Schifffahrts- und Handelsvertrage vom 29. September 1825 abgeschlossen, die — gleich dem Traktat vom 29. September 1825 — in dem Werke: »Handels- und Schifffahrtsverträge der freien Hansestädte und Bremens insbesondere« (Bremen, gedruckt bei Carl Schünemann 1842) mitgetheilt ist, Abtheilung 1. Seite 1 bis 8. Der zweite Artikel jener Convention dehnt die den Schiffen aller fremden Nationen gesetzlich eröffnete Befugniß zur directen Einfuhr der Producte ihres Landes in die britischen Colonien für die Hansestädte auf die Erzeugnisse der deutschen Bundesstaaten und der Staaten des Zollvereins aus und wiederholt, daß solche Ladungen nicht höher besteuert werden sollen, als wenn sie in britischen Schiffen eingeführt werden würden, desgleichen daß die in hanseatischen Schiffen verladenen britischen Colonialproducte, welche sie nach allen nicht britischen Ländern bringen können, künftig nicht höheren Ausfuhrzöllen unterliegen sollen, als wenn die Ausfuhr in britischen Schiffen erfolgt. Dagegen ist die frühere Beschränkung, daß die hanseatischen Schiffe, um gleiche Behandlung mit britischen Schiffen zu genießen, aus den eigenen Häfen kommen müssen, stehen geblieben, und die Hansestädte befinden sich somit in dieser Beziehung im Genusse geringerer Vortheile, als der Zollverein, Hannover, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin, welche drei letzten Staaten im Jahre 1844 ebenfalls Handels- und Schifffahrts-Verträge mit Großbritanien abgeschlossen haben, in welchen das Princip, daß die Häfen am Ausflusse eines Stromes, der das Land durchfließt, den Häfen dieses Landes assimilirt werden, wenn sie demselben auch nicht angehören, zu Gunsten Oldenburgs auf die Häfen zwischen Elbe und Maas, zu Gunsten Mecklenburgs auf die ebengenannten und die Häfen zwischen der Trave und Oder, zu Gunsten Hannovers endlich auf diese wie jene, und außerdem noch auf die Häfen zwischen der Oder und Memel in Anwendung gebracht ist.

Privilegium in der Einfuhr dieser beiden Artikel vor den Engländern zu ertheilen.

Gegen den Vortheil, welchen Großbritanien aus diesem Zugeständnisse ziehe, komme die dem Zollvereine gewährte Gegenleistung — die Erweiterung des Schifffahrtsgebietes — gar nicht in Anschlag, da dieselbe für die deutsche Rhederei von geringer Bedeutung sei, indem die Segel-Schifffahrt sich auf einer so kurzen Strecke wie zwischen Hamburg und England nicht besonders rentire, zumal die Dampfschifffahrt die Hauptfrachten auf derselben schon in Besitz habe, und der Verkehr zwischen den Ostsee- und Nordseehäfen überhaupt noch gering sei, weil die ersten mit dem Nachtheile der Entlegenheit und der Last des Sundzolles zu kämpfen hätten, Hamburg aber außerdem seine Thätigkeit durch die Elbe und das preußische Canalsystem bis an die Ostseeflüsse erstrecke und daher den natürlichen Hafen der Hälfte von Deutschland bilde [1]). Endlich habe

3) der Vertrag vom 2. April 1824 den Vortheil gewährt, daß er nach Ablauf der ersten zehn Jahre alljährlich kündbar gewesen sei, während der Märzvertrag auf eine Reihe von Jahren die Hände binde und einen Hemmschuh für die Ausdehnung und Entwickelung des deutschen Zollvereines abgebe, welche durch das Aufblühen und die Selbständigkeit der deutschen Schifffahrt mit bedingt werde.

Von den Vertheidigern des Vertrages ist gegen diese Einwürfe entgegnet:

Die Verzichtleistung auf eine Navigationsacte treffe bloß Preußen, während die Vortheile des Vertrages sich auf alle Zollvereinsstaaten erstrecken, und vorzugsweise auf die, welche keine Seeschifffahrt und Seehäfen besitzen. Wenn daher ein Opfer gebracht worden, so sei dasselbe ausschließlich auf Seiten Preußens. Da dieses aber bis zum Jahre 1841 von der Befugniß, seine Schifffahrt durch die Navigationsacte zu schützen, keinen Gebrauch gemacht habe, so könne auch eine zeitweise Verzichtleistung auf die Befugniß nicht bedenklich erscheinen. Außerdem sei es bei dem dermaligen Stande der deutschen Schifffahrt und bei dem Bedürfnisse Deutschlands an

---

[1]) In diesem Verhältnisse Hamburgs hat sich seit der Ausbreitung der Eisenbahnen schon Manches geändert, und wird sich voraussichtlich noch mehr ändern. Die Ostseehäfen, zunächst Stettin, sind seit Herstellung der Schienenwege in direktere Verbindung mit dem inneren Deutschland getreten, und die Transportkosten, die Unsicherheit der Beförderung und die Transportzeit werden immer geringer. Schon jetzt ist es möglich, einzelne Artikel ebenso billig von Stettin, als von Hamburg aus in Magdeburg zu beziehen.

Colonialwaaren nicht möglich, die wohlfeilsten Frachtfahrer von der Concurrenz auszuschließen. Die große Zahl deutscher Fabriken, welche zu ihrem Betriebe ausländischer Materialien bedürfen, würden durch solche Ausschließung am meisten leiden. Es sei wahr, daß, wenn der Verein damit umginge, durch Erhebung von Differenzialzöllen von den Producten einer Nation die andere zum Abschlusse eines Handelsvertrages zu bewegen, daß Zucker, namentlich für Brasilien, einer der bedeutendsten Gegenstände solcher Zölle sein würde. Aber einmal liege die Anwendung von Differenzialzöllen überhaupt nicht im System des Zollvereins, und das Großbritanien ohne Gegenleistung gewährte Zugeständniß bei der Zucker- und Reiseinfuhr folge aus dem ganzen Sinne und Geiste des Systems von selbst, so daß man sich also nur verpflichtet habe, für Zucker und Reis dasjenige nicht zu thun, was man für diese beiden und alle anderen Artikel des größeren überseeischen Handels nicht thun wolle; außerdem bleibe aber auch den Freunden von Differenzialzöllen noch immer ein hinreichendes Feld zur Verfolgung ihrer Zwecke, weil Zucker und Reis die beiden einzigsten im Vertrage ausgenommenen Artikel seien, und namentlich der Kaffee, dessen Production in Brasilien noch reißender als die des Zuckers zugenommen habe, noch immer ein zum Abschlusse von Handelsverträgen geeignetes Object darbiete. Zwar gestatte der Vertrag vom 2. März allerdings nicht, die Einfuhr der Erzeugnisse selbstständiger transatlantischer Länder mit dem Anspruche auf die geringere Zollabgabe nur den eigenen Schiffen und den Schiffen der transatlantischen Nation zuzugestehen, die englischen Schiffe aber davon auszuschließen. Es könne also z. B. dem Wortlaute des Vertrages unbeschadet festgesetzt werden, daß nordamerikanischer Taback nur 3 Thlr. pro Centner Einfuhrzoll entrichten solle, während das Tabacks-Erzeugniß aller anderen Länder auf dem dermaligen Tarifsatze von $5\frac{1}{2}$ Thlr. stehen bliebe. Dagegen könne für die Dauer des Vertrages mit England nicht angeordnet werden, daß der nordamerikanische Taback nur auf preußischen oder nordamerikanischen und nicht auf englischen Schiffen eingebracht werden dürfe, noch daß bei der Einbringung desselben auf einem englischen Schiffe dieses nordamerikanische Erzeugniß nicht 3 Thlr., sondern $5\frac{1}{2}$ Thlr. Zoll entrichten müsse. Es sei aber weder der preußischen Regierung, so lange sie mit ihren Zolleinrichtungen allein gestanden, noch den Regierungen der nach und nach zum Zollvereine verbundenen Staaten bisher zweckmäßig

erschienen, bei Gegenständen des eigentlichen Großhandels Differenzialzölle anzuordnen, je nachdem dieselbe Waare aus dem einen oder anderen Theile des Auslandes herstamme oder eingeführt werde.

Schon bei einem Blicke auf dieses Für und Wider springt in die Augen, daß es sich hier nicht um einen Streit über die Vortheile oder Nachtheile des Märzvertrages als einzeln stehendes Faktum, sondern um die Frage handele, ob das vom Zollverein bisher befolgte System noch jetzt das richtige und ferner beizubehalten sei, oder nicht. Daß der Vertrag die Annahme einer die preußische Rhederei bevorzugenden, der britischen Navigationsacte ähnlichen Schifffahrtsgesetzgebung für die Dauer seiner Gültigkeit unzulässig macht, und daß er den Abschluß von Handelsverträgen mit überseeischen Staaten erschwert, weil dergleichen Verträge in der Regel auf die Begünstigung der Schifffahrt des andern Contrahenten mit gerichtet zu sein pflegen, die Theilung dieser Begünstigung in Bezug auf Zucker und Reis mit der ersten Rhederei der Welt, der großbritanischen, die Vortheile eines solchen Handelsvertrages aber sehr verringern muß, kann keinem Zweifel unterliegen und wird auch von denjenigen, die dem Vertrage das Wort geredet haben, nicht in Abrede gestellt. Wenn der Zollverein daher die Ergreifung von Maaßregeln, wie die eben bezeichneten, beabsichtigen sollte, so würde die Dauer des Vertrages bis zum 1. Januar 1848 allerdings lang und lästig erscheinen; zumal die im Artikel 2. ausgesprochene Gleichstellung in Bezug auf die Einfuhr von Zucker und Reis mit dem Handel und der Schifffahrt der meist begünstigten Nationen pure zugestanden, und nicht — wie solches in anderen Verträgen der Fall, — an die Bedingung der Gewährung derselben oder einer entsprechenden Vergeltung von Seiten Englands geknüpft ist. Wäre dies geschehen, so würde dem Zollvereine offenbar ein freierer Spielraum geblieben sein, weil einmal Großbritanien sich schwerlich zur Gewährung gleicher Zugeständnisse, wie der Zollverein sie von transatlantischen Ländern in Anspruch nehmen würde, herablassen möchte, und weil außerdem der Begriff eines Aequivalents unter solchen Umständen so relativ ist, daß die Feststellung desselben, wenn sie im Wege gegenseitigen Einverständnisses erfolgen soll, zu den schwierigsten Unterhandlungen, die je über Staatsverträge geführt sind, zu rechnen sein dürfte, sobald es auf einer Seite nur ein Wenig an gutem Willen mangelt.

Uebersetzung des, in französischer und englischer Sprache, zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige des vereinigten Königreiches Großbritanien und Irland, zu London am 2. April 1824 geschlossenen und am 15. desselben Monats ratificirten Handelsvertrages.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König des vereinigten Königreiches Großbritanien und Irland, beseelt von gleichem Wunsche, die Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten zu erweitern und zu beleben, und Ihren hierbei betheiligten Unterthanen alle und jede Erleichterung und Aufmunterung zu gewähren; und überzeugt, daß nichts wesentlicher zur Erfüllung Ihrer hierauf sich beziehenden beiderseitigen Wünsche beitragen werde, als die gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes zwischen den, von den Schiffen und Erzeugnissen des einen Staates in den Häfen des Andern jetzt erhobenen Abgaben, haben, Behufs eines hierüber abzuschließenden Vertrages, Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen Allerhöchst Ihren Kammerherrn und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Ihrer Großbritanischen Majestät, Freiherrn von Werther;

und Se. Majestät der König des vereinigten Königreiches Großbritanien und Irland, den sehr achtbaren Georg Canning, Allerhöchst Ihren Rath im Geheimen Staatsrathe, Mitglied des Parlaments, und Ihren ersten Staatssekretair, Chef des Departements der auswärtigen Angelegenheiten; und den sehr achtbaren Wilhelm Huskisson, Seiner besagten Majestät Rath im Geheimen Staatsrathe, Mitglied des Parlaments, Präsident des Geheimen Staatsraths-Ausschusses für die Angelegenheiten des Handels und der Colonien, auch Schatzmeister für Allerhöchst Ihre Marine;

welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre, in guter und gehöriger Form befundenen, Vollmachten mitgetheilt, folgende Artikel verabredet und abgeschlossen haben.

Artikel I.

Von und nach dem ersten Mai dieses Jahres sollen die in die Häfen des vereinigten Königreiches Großbritanien und Irland ein- und aus denselben auslaufenden preußischen, ingleichen die in preußischen Häfen ein- oder aus diesen Häfen auslaufenden englischen Schiffe, keinen andern oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art diese immer sein mögen, unterworfen werden, als solchen, mit denen Nationalschiffe bei ihrem Eingange in die beiderseitigen Häfen oder bei ihrem Abgange aus denselben jetzt belegt sind, oder künftig belegt werden möchten.

Artikel II.

Alle Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes sämmtlicher, unter der Botmäßigkeit der hohen contrahirenden Mächte stehenden Länder, welche jetzt, oder in Zukunft, auf inländischen Schiffen, in preußische so wie in großbritanische Häfen ein- oder aus denen beider Staaten ausgeführt werden dürfen, sollen auch auf ganz gleiche Weise in Schiffen des andern Staates in jene Häfen ein- oder aus denselben ausgeführt werden können.

Artikel III.

Alle Gegenstände, welche nicht Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der von Seiner Großbritanischen Majestät beherrschten Länder sind, und die gesetzlich von dem vereinigten Königreiche Großbritanien und Irland aus, auf englischen Schiffen, in preußische Häfen eingeführt werden dürfen, sollen nur mit denjenigen Abgaben belegt werden, welche für diese Gegenstände bei deren Einführung auf preußischen Schiffen entrichtet werden. Auf ganz gleiche Weise sollen in den Häfen des vereinigten Königreichs alle Gegenstände behandelt werden, welche nicht Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der unter der Botmäßigkeit Seiner preußischen Majestät stehenden Länder sind, und welche gesetzlich auf Preußischen Schiffen in die Häfen des vereinigten Königreiches eingeführt werden können.

Artikel IV.

Alle Güter, Waaren und Gegenstände des Handels, deren Einbringung in die Häfen des einen oder andern Staates erlaubt ist,

sollen gleichen Abgaben unterworfen sein, jene Güter, Waaren und Gegenstände des Handels mögen auf Schiffen des andern Staates oder auf inländischen eingeführt werden, wie denn auch für alle, gesetzlich aus den beiderseitigen Häfen auszuführende Güter, Waaren und Gegenstande des Handels, die nämlichen Prämien, Rückzölle und Vortheile gewährt werden sollen, diese Ausführung geschehe nun auf Schiffen des andern Staates oder auf inländischen.

Artikel V.

Bei dem Einkaufe der in einen Staat eingeführten Erzeugnisse des Bodens oder Kunstfleißes des andern soll auf die Nationalität des Schiffes, durch welches diese Gegenstände eingeführt worden sind, keine Rücksicht genommen und aus solchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Regierung des einen oder des andern Staates, noch durch, in deren Auftrag oder unter deren Zustimmung handelnde, Gesellschaften, Corporationen oder Agenten, irgend ein Vorzug gewährt werden, indem es die wahre und bestimmte Absicht der hohen contrahirenden Mächte ist, daß in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied gemacht werde.

Artikel VI.

Gegenwärtiger Vertrag soll, vom heutigen Tage ab, zehn Jahre und über diesen Zeitpunct hinaus noch bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zwölf Monaten bestehen, nachdem die eine oder die andere der contrahirenden Mächte der andern ihre Absicht, denselben aufzuheben, wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der hohen contrahirenden Mächte sich das Recht vorbehält, der andern eine solche Erklärung am Ende des gedachten Zeitraums von zehn Jahren zugehen zu lassen; wie denn auch hiermit zwischen Ihnen festgesetzt wird, daß gegenwärtiger Vertrag mit allen darin enthaltenen Bestimmungen, nach dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo der eine der hohen contrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der andern Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich sein soll.

Artikel VII.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt und die Ratifications-Urkunden sollen innerhalb eines Monats, oder, wo möglich, noch früher in London ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und mit ihren respectiven Wappen besiegelt.

Geschehen zu London, den zweiten April im Jahre unseres Herrn, dem achtzehnhundert und vier und zwanzigsten.

gezeichnet:

(L. S.) Werther.
(L. S.) Georg Canning.
(L. S.) W. Huskisson.

Dieser Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige unter dem 15. April d. J. ratificirt worden, und die Ratifications-Urkunden sind demnächst am 1. Mai 1824 in London ausgewechselt worden.

Berlin, den 29. Mai 1824.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Bernstorff.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 20. Mai 1826, über die gegenseitigen Begünstigungen diesseitiger und großbritanischer Unterthanen für den Handel und die Schifffahrt.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 9. d. M. über die Meinem Gesandten zu London Königlich-Großbritanischer Seits ertheilte Zusicherung, daß diejenigen Begünstigungen, welche in der Akte 6. Geo. IV. Cap. 114. den Unterthanen fremder Staaten im Handel mit den englischen überseeischen Besitzungen bedingungsweise eingeräumt worden sind, Meinen Unterthanen sofort zu Theil werden sollen, wenn der Handel und die Schifffahrt Englands und dessen überseeischer Besitzungen in Meinen Staaten gleich denen der daselbst am meisten begünstigten Nationen behandelt werden; genehmige Ich: daß von jetzt an diese Behandlung eintrete, auch so lange fortdauere, als Meine Unterthanen im Genusse der ihnen durch obgedachte Acte zugesicherten Vortheile verbleiben, und beauftrage Sie, hiernach das Weitere zu veranlassen.

Berlin, den 20. Mai 1826.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister v. Schuckmann und Grafen v. Bernstorff.

Handels- und Schifffahrts-Convention

zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Würtemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten, Nassau und Frankfurt einerseits und Großbritanien andererseits.

Vom 2. Mai 1841.

Seine Majestät der König von Preußen — sowohl für Sich, als im Namen der übrigen Mitglieder des Kraft der Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, 12. Mai und 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 bestehenden Zoll- und Handels-Vereins, nämlich Seiner Majestät des Königs von Bayern, Seiner Majestät des Königs von Sachsen und Seiner Majestät des Königs von Würtemberg, Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Baden, Seiner Königlichen Hoheit des Kurprinzen und Mitregenten von Hessen, Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Hessen und bei Rhein, der Mitglieder des Thüringischen Zoll- und Handels-Vereins, — nämlich Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Sachsen-Weimar-Eisenach, Ihrer Durchlauchten der Herzöge von Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha; der Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, so wie der Fürsten von Reuß-Greitz, Reuß-Schleitz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — Seiner Durchlaucht des Herzogs von Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits und Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreichs von Großbritanien und Irland andererseits, von gleichem Wunsche beseelt, die Handelsverbindungen und den Austausch der Erzeugnisse der beiderseitigen Staaten möglichst auszudehnen, sind zu diesem Zwecke übereingekommen, einen Schifffahrts- und Handelsvertrag abzuschließen, und haben zu Bevollmächtigten hierzu

Convention of Commerce

and Navigation between Prussia, Bavaria, Saxony, Wurtemberg, Baden, The Electorate of Hesse, The Grand Duchy of Hesse, the States forming the Customs and Commercial Union of Thuringia, Nassau and Frankfort, on the one part, and Great Britain on the other part.

The 2. of March 1841.

His Majesty The King of Prussia, on the one part, in His own Name, as well as in the Name of the other Powers, Members of the Association of Customs and Commerce existing in virtue of the Treaties of the 22. and 30. of March, and the 11. of May 1833, the 12. of May and 10. of December 1835, and 2. of January 1836, that is to say, Their Majesties The King of Bavaria, The King of Saxony, and the King of Wurtemberg, Their Royal Highnesses the Grand Duke of Baden, The Prince Electoral and Co-Regent of Hesse, The Grand Duke of Hesse and »bei Rhein,« the States forming the Customs and Commercial Union, called the States of Thuringia, — viz. His Royal Highness the Grand Duke of Saxe-Weimar-Eisenach, Their Serene Highnesses The Dukes of Saxe Meiningen, Saxe-Altenbourg and Saxe-Coburg-Gotha; the Princes of Schwarzbourg-Rudolstadt, of Schwarzbourg-Sondershausen, of Reuss-Greiz, of Reuss-Schleiz, and of Reuss-Lobenstein and Ebersdorf; — His Serene Highness The Duke of Nassau, and the Free Town of Erankfort; and Her Majesty The Queen of the United-Kingdom of Great-Britain and Ireland, on the other part, being equally animated by the desire of extending, as far as possible, the Commercial Relations between Their respective States, have agreed, for this purpose, tho enter into a Convention of Commerce and Navigation, and have named Their respective Pleni-

ernannt, nämlich — Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich als im Namen der übrigen Mitglieder des Zoll- und Handels-Vereins, Allerhöchst Ihren Kammerherrn, Wirklichen Geheimen-Rath, außerordentlichen Gesandten bevollmächtigten Minister am Königlich Großbritanischen Hofe, Heinrich Wilhelm Freiherrn von Bülow, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens erster Klasse, Großkreuz des Kaiserlich Oesterreichischen Leopold-, des Kaiserlich Russischen St. Annen- und des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens, Ritter des heiligen Stanislaus 2. und des heiligen Wladimir 4. Klasse, Kommandeur des Großherzoglich Sächsischen Hausordens vom weißen Falken; und Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreichs von Großbritanien und Irland, den sehr achtbaren Henry John Viscount Palmerston, Baron Temple, Pair von Irland, Ihrer Großbritanischen Majestät Rath im Geheimen Staatsrathe, Großkreuz des Königlich Großbritanischen Bath-Ordens, Mitglied des Parlaments und Ihrer Großbritanischen Majestät Staatssekretair für die auswärtigen Angelegenheiten, und den sehr achtbaren Henry Labouchere, Ihrer besagten Majestät Rath im Geheimen Staatsrathe, Mitglied des Parlaments, Präsident des Geheimen Staatsraths-Ausschusses für die Angelegenheiten des Handels und der Colonien, Präsidenten der Münze, welche, nachdem sie sich Ihre Vollmachten gegenseitig mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen sind:

Artikel I.

In Erwägung, daß britischen Schiffen gestattet ist, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Preußens und der übrigen Staaten des vorbezeichneten Zollvereins einzulaufen; in Erwägung der Zugeständnisse, welche vermittelst der gegenwärtigen Convention dem britischen Handel hinsichtlich aller Staaten dieses Zollvereins gemacht worden sind; in Erwägung ferner der Leichtigkeit, mit welcher in Folge der Anwendung der Dampfkraft auf die Binnenschifffahrt die Beförderung von Gütern und Waaren aller Art sowohl stromauf-, als stromabwärts stattfindet; in Erwägung endlich der neuen Auswege, welche auf diese Weise dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem vereinigten Königreiche und den überseeischen britischen Besitzungen einerseits

potentiaries, that is to say — His Majesty The King of Prussia, in His own name as well as in the name of the other Powers, Members of the Association of Customs and Commerce, the sieur Henry William, Baron de Bülow, Knight of the Order of the Red Eagle of the first Class of Prussia, Grand Cross of the Orders of Leopold of Austria, of St. Anne of Russia, and of the Guelphs of Hanover, Knight of the Order of St. Stanislaus, of the Second Class, and Knight of St. Wladimir of the Fourth Class, of Russia; Commander of the Order of the white Falcon of Saxe-Weimar; His Chamberlain, Actual Privy Councillor, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to Her Britannic Majesty — And Her Majesty The Queen of the United-Kingdom of Great-Britain and Ireland, The Rigth Honourable Henry, John Viscount Palmerston, Baron Temple, a Peer of Ireland, a Member of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath, a Member of Parliament, and Her Britannic Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs; — and The Right Honourable Henry Labouchere, a Member of Her said Majesty's most Honourable Privy Council, a Member of Parliament, President of the Committee of Privy Council for the Affairs of Trade and Foreign Plantations, and Master of the Mint; — Who, after having communicated to each other their respective Full Powers, found to be in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles:

Article I.

In consideration of the circumstance that British Vessels are admitted, together with their Cargoes, to entry in the Ports of Prussia and of the other States of the aforenamed Union of Customs, when coming from the Ports of all Countries, and in consideration of the concessions stipulated in this present Convention for British Trade with all the States of this Union of Customs; — in consideration also of the facility which the application of Steam power to inland navigation affords for the conveyance of Produce and Merchandize of all Kinds up and down Rivers; and in consideration of the new opening which may by these means be given to the Trade and Navigation between the United Kingdom and the British Possessions abroad,

und den gegenwärtig zum Zollvereine gehörigen Staaten, deren einige sich als natürlicher Auswege für ihren Handel solcher Häfen bedienen, welche nicht innerhalb ihres eigenen Gebietes liegen, andererseits eröffnet werden können, ist man übereingekommen, daß von und nach dem Tage der Auswechselung der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages preußische Schiffe und die Schiffe der übrigen zu dem vorgedachten Zollvereine gehörigen Staaten nebst ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, die gesetzlich von diesen Schiffen in das vereinigte Königreich und die auswärtigen britischen Besitzungen aus den Häfen derjenigen Länder eingeführt werden dürfen, welchen dieselben angehören, — künftig, wenn solche Schiffe aus den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines schiffbaren, zwischen der Elbe und der Maas liegenden Flusses kommen, welcher einen Verbindungsweg zwischen dem Meere und dem Gebiete irgend eines der Deutschen Staaten bildet, die an diesem Vertrage Theil nehmen, — in die Häfen des vereinigten Königreichs und der auswärtigen britischen Besitzungen in ebenso vollständiger und ausgedehnter Weise sollen zugelassen werden, als wenn die Häfen, aus denen diese Schiffe vorgedachtermaaßen kommen, sich innerhalb des Gebietes von Preußen oder eines andern der mehrgenannten Staaten befänden, auch diesen Schiffen gestattet sein soll, die oben erwähnten Güter unter denselben Bedingungen einzuführen, wie dergleichen Güter aus den eigenen Häfen solcher Schiffe eingeführt werden dürfen. Auf gleiche Weise sollen diese Schiffe, wenn dieselben sich von Großbritanien oder den britischen Colonialbesitzungen nach den oben näher bezeichneten Häfen und Plätzen begeben, ebenso behandelt werden, als wenn dieselben nach einem preußischen Ostseehafen zurückkehrten. Es versteht sich dabei jedoch, daß diese Vergünstigungen den Schiffen Preußens und der vorerwähnten Staaten nur in Bezug auf diejenigen der gedachten Häfen zugestanden werden können, in welchen man fortfahren wird, britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft und ihrem Abgange auf gleichen Fuß mit den Schiffen Preußens und der übrigen Vereinsstaaten zu stellen.

Artikel II.

Seine Majestät der König von Preußen willigt sowohl für Sich als im Namen der vorgedachten Staaten ein, den Handel

on the one hand, and the States now composing the Union of Customs, on the other, some of which States use as the natural outlet of their Commerce, Ports not within their own Dominions; — it is agreed that from and after the date of the exchange of the Ratifications of this present convention, Prussian Vessels, and the Vessels, of the other States forming the said Union of Customs, together with their Cargoes consisting of all such Goods as can be legally imported into the United Kingdom and the British Possessions abroad by the said Vessels, from the Ports of the Countries to which they respectively belong, — shall, when coming from the Mouths of the Meuse, of the Ems, of the Weser, and of the Elbe, or from the Mouths of any navigable River lying between the Elbe and the Meuse, and forming the means of Communication between the Sea and the Territory of any of the German States which are Parties of this Treaty, — be admitted into the Ports of the United Kingdom and of the British Possessions abroad, in as full and ample a manner, as if the Ports from which such Vessels may have come as aforesaid, were within the Dominions of Prussia, or of any other of the States aforesaid, and such Vessels shall be permitted to import the Goods abovementioned upon the same terms on which the said Goods might be imported, if coming from the national Ports of such Vessels; and also that in like manner, such Vessels proceeding from Great-Britain and her Colonial-Possessions abroad to the Ports or Places thus referred to, shall be treated as if returning to a Prussian Baltic Port: — It being understood that these Privileges are to extend to the Vessels of Prussia and of the States aforesaid, and to their Cargoes, only in respect to each of the said Ports in which British Vessels and their Cargoes shall, upon their arrival thereat, and departure therefrom, continue to be placed on the same footing as the Vessels of Prussia and of the other States of the Union.

Article II.

His Majesty The King of Prussia, in His own Name and in the Name of the States aforesaid, agrees to place, always

und die Schifffahrt der Unterthanen Ihrer Großbritanischen Majestät, hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis, in jeder Beziehung stets dem Handel und der Schifffahrt der meist begünstigten Nationen mit diesen Artikeln gleichzustellen.

Artikel III.

Für den Fall, daß andere deutsche Staaten dem deutschen Zollvereine beitreten sollten, wird hierdurch bestimmt, daß solche andere Staaten in alle Stipulationen des gegenwärtigen Vertrages eingeschlossen sein sollen.

Artikel IV.

Die gegenwärtige Convention soll bis zum 1. Januar 1842 in Kraft bleiben, und über diesen Zeitpunkt hinaus noch auf die Dauer von sechs Jahren; vorausgesetzt, daß keiner der hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht, die Wirkung des Vertrags am 1. Januar 1842 aufhören zu lassen, 6 Monate vor Ablauf dieses Termins erklärt hat, und vorausgesetzt, daß auch keiner der hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht, diesen Traktat am 1. Januar 1848 erlöschen zu lassen, 6 Monate vor dem Eintritt dieses Termins angezeigt hat, so soll die gegenwärtige Convention bis zum 1. Januar 1854 und über diesen Zeitpunkt hinaus noch bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zwölf Monaten bestehen, nachdem die eine oder die andere der hohen contrahirenden Mächte der anderen ihre Absicht, denselben aufzuheben, wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der hohen contrahirenden Mächte sich das Recht vorbehält, der anderen eine solche Erklärung zugehen zu lassen; wie denn auch hiermit zwischen ihnen festgesetzt wird, daß gegenwärtiger Vertrag mit allen darin enthaltenen Bestimmungen, nach dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die eine der hohen contrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der anderen Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich sein soll.

Artikel V.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifications-Urkunden sollen binnen zwei Monaten nach dem Tage der Unterzeichnung, oder, wenn es sein kann, noch früher zu London ausgewechselt werden.

and in every way, the Trade and Navigation of the Subjects of Her Britannic Majesty, in respect to the importation of Sugar and Rice, upon the same footing as that of the most favoured Nations.

Article III.

In the event, of other German States joining the Germanic Union of Customs, it is hereby agreed that such other States shall be included in all the stipulations of the present Convention.

Article IV.

The présent Convention shall be in force until the 1. of January 1842; and further, for the term of Six Years;.provided neither of the High Contracting Parties shall have given to the other Six Months previous notice that the same shall cease to be in force on the said 1. of January 1842; and if neither Party shall have given to the other Six Months previous notice that the present Convention shall cease on the 1. day of January 1848, then the present Convention shall further remain in force until the 1. day of January 1854; and further, until the end of Twelve Months after either of the High Contracting Parties shall have given notice to the other of it's intention to terminate the same; — Each of The High Contracting Parties reserving to Itself the right et giving such notice to the other, — And it is hereby agreed between Them, that at the expiration of Twelve Months after such notice shall have been received by either Party from the other, this Convention, and all the provisions thereof shall altogether cease and determine.

Article V.

The present Convention shall be ratified, and the Ratifications thereof shall be exchanged at London at the expiration of Two Months, or sooner if possible.

Zur Urkunde dessen haben die oben genannten Bevollmächtigten denselben, unter Beifügung ihrer respectiven Siegel, unterzeichnet.

Geschehen zu London, den zweiten März Ein Tausend acht Hundert und ein und Vierzig

(L. S.) Bülow.

Die Ratifications-Urkunden des vorstehenden Vertrages, welche von Sr. Majestät dem Könige von Preußen unter dem 12. und von Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritanien und Irland unter dem 20. April d. J. vollzogen worden, sind am 26. April d. J. zu London ausgewechselt worden.

In Witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the same and have affixed thereto the Seals of their Arms.

Done at London, the second day of March, in the Year of Our Lord One Thousand Eight Hundred and Forty One.

(L. S.) Palmerston.
(L. S.) H. Labouchere,

III. Griechenland.

Die dauernden Vortheile eines Handelsvertrages messen sich für das eine Land nach dem Wohlstande, der Größe und dem Unternehmungsgeiste des anderen. — Diese Wahrheit, in ihrer Anwendung auf das Verhältniß zwischen Deutschland und Griechenland, rechtfertigt — abgesehen von anderen Umständen — die Annahme, daß eine Handelsverbindung zwischen beiden Ländern nur dürftige Resultate liefern könne. Was Griechenland in dem langen Kampfe um seine Unabhängigkeit gelitten, ist weltbekannt. Es wurde frei, aber erst dann, als Ibrahims eiserne Hand vernichtend auf dem armen Lande gelastet hatte. Was des Türken Phlegma in einer Reihe von Jahren nicht vermochte, bewirkte der Aegypter ein ebenso viel Monden, — des Landes Verödung. Seine Dörfer und seine Städte — Corinth, Argos, Pyrgos, Modon, Calamata, Mistra (mit 20,000 Einwohnern vor dem Kriege), Leondari, Tripolitza, Missolonghi, Anatolika, Dragomestra — waren ganz oder doch fast ganz in Schutthaufen verwandelt, seine Fluren waren verheert, seine Corinthenpflanzungen vernichtet, seine Orangen- und Olivenwälder — der Reichthum des Landes — umgehauen, seine zahlreichen Heerden geschlachtet, oder fortgetrieben nach Albanien und Thessalien. Sein Volk war aufgerieben und hingewürgt! In diesem Zustande fand König Otto das Land; mit welchen Schwierigkeiten er zu kämpfen hatte, und wie wenig der Erfolg die meisten seiner Anstrengungen lohnte, lehrt die Geschichte der letzten Jahre. Seit nun in neuester Zeit das deutsche Element in Griechenland unterdrückt ist, steht außerdem noch zu besorgen, daß ein großer Theil der bereits vollendeten, oder in der Ausführung begriffenen Verbesserungen still stehen, und daß manche zum Wohle des Landes zu wünschende Unternehmung fortan unterbleiben werde. Ein solcher Rückschritt würde nicht minder für Griechenland, als für andere Länder zu beklagen sein, da Jenes sich vermöge seines Climas und seiner Bodenbeschaffenheit für mehrere Gewerbszweige vorzugsweise eignet. Dahin gehören namentlich der Wein- und Tabaksbau, die Erzeugung von Baumwolle, von der jährlich zwei Ernten gewonnen werden, der Seidenbau, für welchen das ganze Land trefflich gelegen ist, und der ein zur Manufactur besonders taugliches Product liefert. Von gro-

ßer Brauchbarkeit ist ferner das griechische Olivenöl für die Seifenfabrikation, und der Bau der Runkelrüben stellt sich bei der Wohlfeilheit des Bodens, bei der Möglichkeit das ganze Jahr — Sommer und Winter — hindurch pflanzen und drei Monate nach dem Pflanzen die größten und ergiebigsten Rüben von 10 Procent Zuckergehalt erndten zu könnten, als so höchst vortheilhaft dar, daß sich kaum erklären lassen würde, wie eine im Jahre 1841 bei Kaenurion in Phthiotis von Franzosen auf Actien gegründete Runkelrübenzuckerfabrik, die im Anfange günstige Geschäfte gemacht haben soll, später keinen Fortgang finden konnte und wieder eingehen mußte, wenn der hohe Stand des Arbeitslohnes in dem entvölkerten Lande nicht den Schlüssel zu dem Räthsel lieferte. —

Dieser natürlichen Vortheile des Climas und der Bodenbeschaffenheit ungeachtet ist der Bau der ebengenannten und mancher anderen Landesproducte bis jetzt im Ganzen noch so wenig entwickelt, daß von einzelnen dieser Producte noch Einfuhr vom Auslande stattfindet, während Griechenland bei entsprechend ausgedehnter Cultur davon ausführen müßte [1]).

---

[1]) Ueber den jetzigen Zustand der landwirthschaftlichen Industrie Griechenlands mögen folgende, dem Lloyd-Journal entnommene Notizen hier Platz finden. — Der Getreidebau hat zwar Fortschritte gemacht, so daß die Zufuhr aus der Fremde, namentlich aus Galacz und Odessa mehr und mehr abnimmt; der Mangel an Zugochsen hindert jedoch eine schneller fortschreitende Entwickelung des Ackerbaues. Baumwolle wird jetzt fast nur für den einheimischen Bedarf cultivirt; wogegen die Tabakcultur mit jedem Jahre merklich zunimmt. Dessenungeachtet findet eine Ausfuhr nicht nur nicht Statt, sondern es wird noch ein bedeutendes Quantum Tabak aus der Türkei eingeführt. Der Weinbau nimmt bedeutend zu (Santorin, Tinos, Andros, Zea, Euboea liefern unter den Inseln die besten Weine), und es findet eine Ausfuhr nach der Walachei und Süd-Rußland Statt; dessenungeachtet wird aber noch viel Wein am Samos, Chios, Cypern, Rhodus und anderen türkischen Inseln nach Griechenland eingeführt. Der Seidenbau nimmt einen sichtlichen Aufschwung und bietet einen der Hauptausfuhrartikel Griechenlands, besonders nach Marseille und Triest. Die meiste Seide wird in Morea gewonnen und im Lande selbst abgehaspelt. Der Werth der Ausfuhr ist von 716,000 Drachmen im Jahre 1838 bis auf 1,566,000 Drachmen im Jahre 1842 gestiegen. Feigen wachsen vorzugsweise in der Nähe von Calamata (auf Morea) und werden besonders nach Triest verschifft, von wo sie nach Tyrol und Oesterreich gehen. Die griechischen Citronen finden in der Türkei einen guten Markt, wohin sie mittelst der Dampfboote leicht und schnell befördert werden. Die Ausfuhr hat sich in den letzten Jahren bedeutend gehoben; sie betrug im Jahre

1838 den Werth von 84,174 Drachmen.
1839 » » » 186,146 »

Eine natürliche Folge des wenig ausgebreiteten Baues der Landesproducte Griechenlands ist die Unfähigkeit Manufakturerzeugnisse fremder Länder zu kaufen, abgesehen davon, daß der griechische Landbewohner mit den Bedürfnissen der mehr civilisirten Nationen noch unbekannt ist. Es kann daher nicht Wunder nehmen, wenn der gegenseitige Austausch zwischen den übrigen Ländern Europa's, namentlich den entfernt gelegenen Ländern des deutschen Zollvereines und Griechenland bisher von sehr geringer Bedeutung gewesen ist. Das erste Schiff unter griechischer Flagge, welches einen deutschen Nordseehafen besuchte, lief im Jahre 1841 in Hamburg ein, und seit jener Zeit hat ebenso wenig aus den genannten Häfen ein direkter Verkehr mit Griechenland stattgefunden, als aus und nach den Ostseehäfen bisher ein solcher vorgekommen ist. —

Unter diesen Umständen hat sich ein besonderer Einfluß des am 31. Juli — 12. August 1839 mit Griechenland abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrages auf die Belebung der Handels-

---

1840 den Werth von 228,900 Drachmen.
1841 » » » 415,186 »
1842 » » » 532,602 »

Vallonna (ein Gerbestoff) wurde i. J. 1842 in einer Menge von 65,000 Centr. im Werthe von 500,000 Drachmen ausgeführt. Corinthen bilden den Hauptstapelartikel Griechenlands und tragen viel zum Wohlstande der Bewohner bei. Die steigende Production dieses Artikels ergiebt folgende Zusammenstellung der Ausfuhr:

1834: 4,952,000 Pfund
1835: 7,877,000 »
1836: 6,629,000 »
1837: 7,424,000 »
1838: 6,841,000 »
1839: 8,788,000 »
1840: 10,865,000 »
1841: 10,943,000 »
1842: 12,500,000 »

Olivenöl (Morea, Salona, Attika, Negroponte, Aegina 2c.) wurde in den Jahren

1839 für 409,954 Drachmen
1840 « 51,862 »
1841 » 1,268,617 »
1842 » 64,716 »

ausgeführt. Die Ausfuhr von Wolle geht hauptsächlich nach Triest; sie repräsentirte im Jahre 1842 einen Werth von 230,000 Drachmen. Diejenige von Käse ist im merklichen Steigen begriffen, denn sie wuchs von 86,814 Drachmen im Jahre 1839 auf 244,116 im Jahre 1841 und auf 296,000 Drachmen im Jahre 1842 an.

und Schifffahrtsbeziehungen zwischen diesem Lande und dem zollverbündeten Deutschland bisher nicht wahrnehmen lassen; bei den dermaligen Zuständen Griechenlands dürfte auch auf die Anknüpfung lebhafterer Verbindungen wohl nicht zu rechnen sein. — Der Vertrag, — welcher ebenso wie der mit Portugal zunächst zwar nur zwischen Preußen und Griechenland geschlossen, in welchem jedoch den übrigen Zollvereinsstaaten, die in das Verhältniß der Reciprocität mit Griechenland zu treten wünschen, der Beitritt zu allen Bestimmungen des Vertrages, die sich nicht auf die Schifffahrt beziehen, vorbehalten ist [1]), — stellt die preußischen und griechischen Schiffe nicht nur in Bezug auf die Abgaben vom Schiffskörper, sondern auch in Beziehung auf die Ein- und Ausfuhrberechtigung und auf Ein- und Ausfuhrabgaben ohne Rücksicht auf den Ursprung der Ladung und ohne Unterschied zwischen directer und indirecter Fahrt in den beiderseitigen Häfen den Nationalschiffen gleich, und behält die Küstenfahrt den Letzteren ausdrücklich vor..

---

[1]) Von diesem Vorbehalte hat unter den übrigen Vereinsstaaten bisher allein das Königreich Sachsen durch Abschluß eines Handelsvertrages vom $^{12}/_{24}$. Mai 1841 Gebrauch gemacht. (Nr. 20 des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Königreich Sachsen für 1841.) Der Vertrag besteht aus 8 Artikeln, welche ihrem Inhalte nach mit den Artikeln 1, 9, 10, 11, 16, 18, 22 und 23 des preußischen Vertrages übereinstimmen, während der ausschließlich auf Schifffahrtsverhältnisse bezügliche Inhalt der Artikel 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20 und 21 des preußischen Vertrages in dem von Sachsen geschlossenen natürlich fehlt. Der Artikel 18 des Vertrages zwischen Preußen und Griechenland, welcher das bei Strandung der Schiffe beider Theile zu beobachtende Verfahren feststellt, hat in dem Artikel 6 des von Sachsen geschlossenen Vertrages folgende Fassung erhalten: »In dem Falle, daß ein Schiff, auf welchem sächsische Unterthanen eingeschifft sind, und welches mit Waaren sächsischen Ursprunges beladen ist, an den Küsten des Königreiches Griechenland Strandung erlitten haben sollte, wird den verunglückten oder in Gefahr befindlichen Personen alle Hülfe und Beistand geleistet, und sollen ihnen Pässe zur Rückkehr in ihr Vaterland ertheilt werden. Die geretteten Waaren, oder wenn sie verkauft werden, der Erlös daraus, sollen den Eigenthümern oder deren Rechtsvertretern, wenn sie binnen Jahr und Tag reklamirt werden, gegen Erlegung der Bergegelder zurückgegeben werden, welche die Eingebornen in demselben Falle entrichten würden. Die geborgenen Gegenstände sollen der Entrichtung von Abgaben nur in so weit unterworfen werden, als sie in der Folge zum Verbrauche in den Landen des Königreiches Griechenland bestimmt werden sollten.« — Baiern hat bereits am 1. November 1832 einen Allianz-Vertrag mit Griechenland geschlossen, welcher durch das Regierungsblatt pro 1833, Nr. 2, publicirt ist und die nöthigen Verabredungen über die gegenseitigen Handelsbeziehungen enthält. Aus diesem Grunde ist Baiern den Bestimmungen des Handelsvertrages vom 31. Juli — 12. August 1839 nicht beigetreten.

Traité de commerce et de navigation entre Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté le Roi de la Grèce.

Du 31. Juillet — 12. Août 1839.

Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté le Roi de la Grèce, également animés du désir sincère de maintenir les rapports de bonne intelligence qui ont si heureusement subsisté jusqu'ici entre Leurs Etats respectifs, et d'en étendre et consolider les relations commerciales, et convaincus que cet objet ne saurait être mieux rempli qu'en adoptant le système d'une entière liberté de navigation et d'une parfaite réciprocité, basée sur des principes d'équité également avantageux aux deux Pays, sont, en conséquence, convenus d'entrer en négociations pour conclure un Traité de Commerce et de Navigation, et ont nommé à cet effet des Plénipotentiaires: Sa Majesté le Roi de Prusse, le Chevalier Brassier de St. Simon, Son Chambellan et Conseiller de légation, Ministre Résident près Sa Majesté le Roi de la Grèce, Chevalier de l'ordre de l'aigle Rouge de 3ième classe, de celui de Ste. Anne de Russie de la seconde Classe etc. etc. et Sa Majesté le Roi de la Grèce, le Sieur Constantin Zographo, Son Conseiller d'Etat en service extraordinaire, Secrétaire d'Etat de Sa Maison Royale et des affaires étrangères, commandeur de Son Ordre Royal du Sauveur, Grand' Croix de l'Ordre de St. Jacques de l'Epée de Portugal, Grand' Croix de l'Ordre de St. Michel du mérite de Bavière etc. etc., lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants:

Uebersetzung des nebenstehenden Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Majestät dem Könige von Griechenland.

Vom 31. Juli — 12. August 1839.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Griechenland, gleichmäßig von dem aufrichtigen Wunsche beseelt, die freundschaftlichen Verhältnisse aufrecht zu erhalten, welche bisher so glücklich zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestanden haben, und die Handelsverbindungen zwischen selbigen auszudehnen und zu befestigen; und überzeugt, daß dieser Zweck nicht besser als durch Annahme eines beiden Staaten gleich vortheilhaften, auf Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems einer gänzlichen Freiheit der Schifffahrt und vollkommenen Gegenseitigkeit erreicht werden kann, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen des Abschlusses eines Handels- und Schifffahrtsvertrages in Unterhandlung zu treten, und haben zu diesem Behufe zu Bevollmächtigten ernannt: Seine Majestät der König von Preußen, den Herrn von Brassier de St. Simon, Allerhöchstihren Kammerherrn und Legationsrath, Ministerresidenten bei Seiner Majestät dem Könige von Griechenland, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens dritter Klasse und des Kaiserlich Russischen St. Annenordens zweiter Klasse u. s. w., und Seine Majestät der König von Griechenland, den Herrn Constantin Zographo, Allerhöchstihren Staatsrath im außerordentlichen Dienste, Staats-Sekretär des Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Commandeur Allerhöchstihres Erlöserordens, Großkreuz des Königlich Portugiesischen Ordens St. Jakobs vom Schwerdte, Großkreuz des Königlich Bayerischen Verdienstordens vom heiligen Michael u. s. w., welche, nach Auswechslung Ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel festgestellt haben:

Article I.

Les sujets de chacune des deux Hautes Parties contractantes pourront, avec toute sûreté pour leurs personnes, vaisseaux et cargaisons, aborder librement dans les ports, places et rivières des territoires de l'autre, partout où le commerce étranger est permis aux nationaux. Ils pourront s'y arrêter et résider dans quelque partie que ce soit, des dits territoires, y louer et occuper des maisons et des magasins pour leur commerce, et ils jouiront généralement, tant pour leurs personnes, que pour leurs propriétés, de la plus entière sécurité, et il leur sera accordé pour les affaires de leur négoce la même protection, dont jouissent les indigènes, à charge de se soumettre aux lois et ordonnances des Pays respectifs.

Article II.

Les bâtimens prussiens qui arriverout sur leur lest ou chargés dans les ports de la Grèce de quelque lieu qu'ils viennent et de quelque pays que provienne leur cargaison, seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie, sur le même pied que les bâtimens nationaux venant de même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port, ainsi qu'aux vacations des officiers publics et à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques. Et réciproquement les bâtimens grecs qui arriveront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume de Prusse, de quelque lieu qu'ils viennent et de quelque pays que provienne leur cargaison, seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie, sur le même pied que les bâtimens nationaux venant de même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port, ainsi qu'aux vacations des officiers publics, et à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques.

Article III.

Tout ce qui pourra légalement être importé dans le Royaume de Prusse par bâtimens prussiens, pourra également y

Artikel I.

Den Unterthanen der beiden hohen contrahirenden Theile soll es freistehen, in den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theils, überall, wo der fremde Handel den eigenen Unterthanen erlaubt ist, mit aller Sicherheit für ihre Personen, Ladungen und Schiffe zu landen. Sie sollen daselbst sich aufhalten, und in jedem Theile der gedachten Gebiete Wohnsitz nehmen, Häuser und Magazine miethen und für ihren Handel inne haben dürfen, und überhaupt für ihre Personen wie für ihr Eigenthum der vollständigsten Sicherheit genießen; auch soll ihnen für ihre Handelsgeschäfte, unter der Verpflichtung, sich den Gesetzen und Verordnungen der resp. Länder zu unterwerfen, derselbe Schutz gewährt werden, dessen die Inländer genießen.

Artikel II.

Die preußischen, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Griechenlands einlaufenden Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen mögen und welcher Herkunft auch ihre Ladung sei, sollen bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden. Umgekehrt sollen die griechischen, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufenden Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen mögen und welcher Herkunft auch ihre Ladung sei, bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Lokalverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

Artikel III.

Alles, was gesetzlich mittelst preußischer Schiffe in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden darf, soll daselbst glei-

être importé par bâtimens grecs de quelque lieu qu'ils viennent, soit que leur cargaison provienne du sol ou de l'industrie de la Grèce, soit qu'elle provienne de tout autre pays; sans payer d'autre ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'importation avait lieu en bâtimens nationaux. Et réciproquement tout ce qui pourra légalement être importé en Grèce, par les bâtimens grecs, pourra également y être importé par bâtimens prussiens, de quelque lieu qu'ils viennent, soit que leur cargaison provienne du sol ou de l'industrie de la Prusse, soit qu'elle provienne de tout autre pays, sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'importation avait lieu en bâtimens nationaux.

Article IV.

Tout ce qui pourra légalement être exporté du Royaume de Prusse par bâtimens prussiens, pourra également en être exporté par bâtimens Grecs, quelle que soit leur destination, sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'exportation avoit lieu en bâtimens nationaux. Et réciproquement, tout ce qui pourra légalement être exporté de la Grèce par bâtimens grecs, pourra également en être exporté par bâtimens prussiens quelle que soit leur destination, sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit de Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'exportation avait lieu en bâtimens nationaux.

Article V.

Il est expressément entendu, que les articles précédens, deux, trois et quatre, ne sont point applicables à la navigation

cherweise durch griechische Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen, und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Griechenlands bestehen, oder aus irgend einem anderen Lande herkommen, eingeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen stattfände. Umgekehrt soll Alles, was gesetzlich mittelst griechischer Schiffe in Griechenland eingeführt werden darf, daselbst gleicherweise durch Preußische Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen, und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Preußens bestehen, oder aus irgend einem anderen Lande herkommen, eingeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen stattfände.

Artikel IV.

Alles, was gesetzlich auf preußischen Schiffen aus den Häfen des Königreichs Preußen ausgeführt werden darf, soll aus diesen gleicherweise auf griechischen Schiffen, wohin sie auch bestimmt sein mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vorthile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte. Umgekehrt soll Alles, was gesetzlich auf griechischen Schiffen aus Griechenland ausgeführt werden darf, gleicherweise auf preußischen Schiffen, wohin sie auch bestimmt sein mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

Artikel V.

Man hat sich ausdrücklich dahin verständigt, daß die vorhergehenden Artikel 2, 3 und 4 auf die Küstenschifffahrt oder Cabo-

de côte ou de cabotage, c'est-à-dire au transport de produits ou marchandises chargés dans un port avec destination pour un autre port du même territoire, — navigation, que chacune des denx Hautes Parties contractantes se réserve.

Article VI.

Chacune des deux Hautes Parties contractantes s'engage à ne donner, dans ses achats, ou dans ceux qui seraient faits par des compagnies ou des agents agissant en son nom ou sous son autorité, aucune préférence aux importations faites par ses bâtimens ou par ceux d'une nation tierce, sur celles faites dans les bâtimens de l'autre Partie contractante.

Article VII.

Sont considérés comme navires prussiens et grecs ceux qui navigueront et seront possédés conformément aux règlemens en vigueur dans leurs pays respectifs. Les Hautes Parties contractantes se réservent d'échanger des déclarations pour faire une énumération claire et précise des papiers et documens, dont l'un et l'autre Gouvernement exigent que leurs navires soient munis. Si après l'échange, qui aura lieu au plus tard trois mois après la signature du présent Traité, l'une des Hautes Parties se trouvait dans le cas de changer ou de modifier ses ordonnances à cet égard, il en sera fait à l'autre une communication officielle.

Article VIII.

Les deux Hautes Parties contractantes s'engagent à ne pas établir sur la navigation entre leurs territoires respectifs, par les bâtimens de l'une ou de l'autre, des droits de tonnage ou autres, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, plus hauts ou autres que ceux qui seront établis sur toute autre navigation, excepté celle qu'elles se sont respectivement réservée par l'article cinq du présent Traité.

Article IX.

Il ne pourra être établi dans les ports de la Prusse sur les productions du sol ou de l'industrie de la Grèce, aucune

tage, das heißt auf den Transport der Waaren, welche in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebietes eingeladen werden, keine Anwendung finden, welche Schifffahrt ein jeder der beiden hohen contrahirenden Theile sich vorbehält.

Artikel VI.

Ein jeder der hohen contrahirenden Theile verpflichtet sich, bei seinen Ankäufen, oder bei denen, welche durch in seinem Namen und unter seiner Autorität handelnde Gesellschaften oder Agenten geschehen, den auf seinen eigenen Schiffen oder auf denen einer dritten Nation erfolgten Einfuhren keinen Vorzug vor den Einfuhren auf den Schiffen des anderen contrahirenden Theiles zu gewähren.

Artikel VII.

Es sollen als preußische und griechische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche in Uebereinstimmung mit den in ihren resp. Ländern bestehenden Reglements besessen und gefahren werden. Die hohen contrahirenden Theile behalten sich die Auswechselung von Erklärungen vor, um deutlich und bestimmt die Papiere und Documente zu bezeichnen, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach der, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechselung, einer der hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modificiren, so soll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel VIII.

Die beiden hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, auf die Schifffahrt der beiderseitigen Schiffe zwischen ihren resp. Gebieten keine höhere oder andere Tonnengelder oder andere Abgaben, welcher Art oder Benennung es auch sei, zu legen, als diejenigen, welche auf jede andere Schifffahrt, mit Ausnahme der im Artikel V. des gegenwärtigen Vertrages von ihnen vorbehaltenen, gelegt werden.

Artikel IX.

In den preußischen Häfen sollen auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes Griechenlands keine Verbote, Beschrän-

prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation, ni aucun droit de quelque espèce ou dénomination que ce soit, qu'autant que ces prohibitions, ces restrictions et ces droits seraient également établis sur les objets de même nature, provenant de toute autre contrée. Et réciproquement, il ne pourra pas être établi dans les ports grecs, sur les productions du sol ou de l'industrie de la Prusse, aucune prohibition ou restriction d'importation, ni aucun droit de quelque espèce ou dénomination que se soit, qu'autant que ces prohibitions, ces restrictions, et ces droits seraient également établis sur les objets de même nature, provenant de toute autre contrée

Article X.

Toute faculté d'entrepôt et toutes primes et remboursements de droits, qui seraient accordés dans les territoires d'une des Hautes Parties contractantes à l'importation ou à l'exportation par mer de quelque objet que ce soit, seront également accordés aux objets de même nature, produits du sol ou de l'industrie de l'autre Partie contractante et aux importations et exportations faites dans ses bâtimens.

Article XI.

Il est entendu que dans le cas ou l'un des deux Gouvernemens viendrait à diminuer les droits sur les productions brutes ou manufacturées d'un autre pays, ou à lui accorder d'autres avantages ou facilités (comme p. ex. celles dont il est fait mention dans les articles IX. et X. ci-dessus) à la suite d'un Traité formel sur l'assurance d'une diminution de droits analogue, ou d'autres avantages commerciaux particuliers, l'autre des Gouvernemens, contractant la présente convention, ne pourra demander la même diminution de droits pour ses importations dans les ports du premier, ou les mêmes avantages et facilités pour le commerce et la navigation de ses sujets, qu'en offrant la même diminution de droits, ou les mêmes autres avantages, et il n'en jouira qu'à dater du moment où il les aura assurés, et s'il ne peut en présenter de même étendue et qualité, qu'après en avoir donné d'équivalents; et dans tous les cas les

kungen der Ein= oder Ausfuhr, oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung gelegt werden dürfen, als in so weit diese Verbote, Beschränkungen und Abgaben eben so auch auf die gleichartigen Gegenstände, welche aus irgend einem anderen Lande herkommen, gelegt werden. Umgekehrt sollen in den griechischen Häfen auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes Preußens keine Verbote, Beschränkungen der Ein= oder Ausfuhr, oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung gelegt werden dürfen, als in so weit diese Verbote, Beschränkungen und Abgaben eben so auch auf die gleichartigen Gegenstände, welche aus irgend einem anderen Lande herkommen, gelegt werden.

Artikel X.

Alle Niederlagebefugniffe und alle Prämien und Abgabenerstattungen, welche in dem Gebiete des einen der hohen contrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr zur See irgend eines Gegenstandes bewilligt werden möchten, sollen in derselben Weise den gleichartigen Gegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des anderen contrahirenden Theiles sind, und den Ein= und Ausfuhren auf dessen Schiffen zugestanden werden.

Artikel XI.

Man ist dahin einverstanden, daß in dem Falle, wo das eine der beiden Gouvernements in Folge eines förmlichen Vertrages, gegen Zusicherung einer entsprechenden Verminderung der Abgaben oder anderer besonderen Handelsvortheile, die Abgaben von den rohen oder verarbeiteten Erzeugnissen eines anderen Landes ermäßigen, oder diesem anderen Vortheile oder Erleichterungen (wie z. B. solche, von denen in den Artikeln IX. und X. die Rede ist) zugestehen würde, das andere der den gegenwärtigen Vertrag eingehenden Gouvernements die nämlichen Abgabenverminderungen für seine Einfuhren in die Häfen des ersteren, oder die nämlichen Vortheile und Erleichterungen für den Handel und die Schifffahrt seiner Unterthanen nur dann soll in Anspruch nehmen können, wenn er dieselbe Abgabenverminderung oder dieselben anderen Vortheile anbietet, auch erst in dem Augenblicke in den Genuß jener treten soll, wo es diese sicher gestellt, oder, sofern es dergleichen nicht von eben dem Umfange und derselben Art vorschlagen könnte, eine angemessene Gegenleistung dafür gewährt haben wird. In jedem

deux Gouvernemens devront conclure un arrangement particulier à cet égard.

Article XII.

Les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes arrivant avec leurs bâtimens à l'une des côtes appartenantes à l'autre, mais ne voulant pas entrer dans le port, ou après y être entrées, ne voulant décharger aucune partie de leur cargaison, auront la liberté de partir et de poursuivre leur voyage sans payer d'autres droits, impôts ou charges quelconques, pour le bâtiment ou la cargaison, que les droits de pilotage, de quayage et d'entretien de fanaux, quand ces droits sont perçus sur les bâtimens nationaux dans les mêmes cas. Bien entendu cependant, qu'ils se conformeront toujours aux règlemens et ordonnances concernant la navigation et les places ou ports dans lesquels ils pourront aborder, qui sont ou seront en vigueur pour les bâtimens nationaux; et qu'il sera permis aux officiers des douanes de les visiter, de rester à bord et de prendre telles précautions, qui pourraient être nécessaires pour prévenir tout commerce illicite, pendant que les bâtimens resteront dans l'enceinte de leur juridiction.

Article XIII.

Les Hautes Parties contractantes conviennent de ne pas recevoir des pirates dans aucun des ports, baies, et ancrages de leurs Etats, et d'appliquer l'entière riguer des lois contre toutes personnes connues pour être pirates et contre tous individus résidans dans leurs Etats, qui seraient convaincus de connivence ou de complicité avec elles. Tous les navires et cargaisons appartenants à des sujets des Hautes parties contractantes que les pirates prendraient et conduiraient dans les ports de l'une ou de l'autre, ou qui tomberaient autrement dans le pouvoir des Gouvernemens, seront restitués à leurs propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs dûment autorisés, s'ils prouvent l'identité et la propriété, et la restitution aura lieu même quand l'article réclamé serait entre les mains d'un tiers, pourvu qu'il soit prouvé que l'acquéreur savait ou pouvait savoir que le dit article provenait de piraterie.

Falle würde darüber eine besondere Uebereinkunft zwischen beiden Gouvernements zu treffen sein.

Artikel XII.

Den Unterthanen der beiden hohen contrahirenden Theile, welche mit ihren Schiffen an einer der dem anderen Theile gehörigen Küsten angelangt sind, aber nicht in den Hafen einlaufen, oder, nachdem sie in denselben eingelaufen sind, keinen Theil ihrer Ladung löschen wollen, soll es freistehen, wieder abzugehen und ihre Reise fortzusetzen, ohne irgend andere Abgaben oder Gebühren für das Schiff oder dessen Ladung zu entrichten, als die Lootsen-, Bollwerks- und Leuchtthurmsgebühren, wenn diese in denselben Fällen von den Nationalschiffen erhoben werden. Es versteht sich jedoch, daß sie sich stets nach den, die Schifffahrt und die Plätze oder Häfen, wo sie anlanden dürfen, betreffenden Reglements und Verordnungen, welche für die Nationalschiffe bestehen oder bestehen werden, richten müssen, und daß es den Zollbeamten gestattet ist, während die Schiffe in deren amtlichen Bezirke verweilen, dieselben zu untersuchen, am Bord zu bleiben und die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um allem unerlaubten Handel vorzubeugen.

Artikel XIII.

Die hohen contrahirenden Theile kommen überein, keine Seeräuber in den Häfen, Buchten und Ankerplätzen ihrer Staaten aufzunehmen, und die ganze Strenge der Gesetze gegen alle als Seeräuber bekannte Personen anzuwenden, so wie auch gegen alle in ihren Staaten sich aufhaltende Individuen, welche des Einverneh-mens oder der Mitschuld mit selbigen überführt sein möchten. Alle den Unterthanen der hohen contrahirenden Theile gehörige Schiffe und Ladungen, welche von Seeräubern etwa genommen und in die Häfen des einen oder des anderen geführt werden, oder welche auf andere Weise in die Gewalt des Gouvernements fallen möchten, werden ihren Eigenthümern oder deren mit gehöriger Autorisation versehenen Bevollmächtigten zurückgegeben werden, wenn sie die Identität und das Eigenthum beweisen, und diese Zurückgabe wird selbst dann stattfinden, wenn der zurückgeforderte Gegenstand in den Händen eines Dritten befindlich sein sollte, vorausgesetzt, daß es erwiesen wäre, daß der Erwerber wußte oder wissen konnte, daß der fragliche Gegenstand von Seeraub herrühre.

Article XIV.

Il est aussi convenu que les bâtimens de l'une des Hautes Parties contractantes étant entrés dans les ports de l'autre pourront se borner à ne décharger qu'une partie de leur cargaison, selon que le capitaine ou propriétaire le désirera, et qu'ils pourront s'en aller librement avec le reste, sans payer de droits, impôts ou charges quelconques, que pour la partie qui aura été mise à terre et qui sera marquée et biffée sur le manifeste, qui contiendra l'énumération des effets dont le bâtiment était chargé, lequel manifeste devra être présenté en entier à la douane du lieu où le bâtiment aura abordé. Il ne sera rien payé pour la partie de la cargaison que le bâtiment remportera, et avec laquelle il pourra continuer sa route pour un ou plusieurs autres ports du même pays et y disposer du reste de sa cargaison, si elle est composée d'objets dont l'importation est permise, en payant les droits qui y sont applicables, ou bien il pourra s'en aller dans tout autre pays. Il est cependant entendu que les droits, impôts ou charges quelconques, qui sont ou seront payables pour les bâtimens mêmes, doivent être acquittés au premier port où ils rompraient le chargement ou en déchargeraient une partie; mais qu'aucuns droits, impôts ou charges pareils ne seront demandés de nouveau dans les ports du même pays où les dits bâtimens pourraient vouloir entrer après, à moins que les bâtimens nationaux ne soient sujets à quelques droits ultérieurs dans le même cas.

Article XV.

Il est expréssement entendu que les dispositions de tous les articles précédens, excepté les articles I., V., VII. et XIII., ne se rapportent qu'à la navigation et au commerce maritime des deux Parties contractantes, c'est-à dire aux bâtimens et marchandises qui abordent dans les ports de mer ou dans toutes autres places de débarquement, où le commerce étranger est permis aux nationaux.

Article XVI.

Chacune des Hautes Parties contractantes accorde à l'autre la faculté d'entretenir dans ses ports et places de commerce des

Artikel XIV.

Es wird ferner verabredet, daß die Schiffe des einen der hohen contrahirenden Theile, wenn sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, sich darauf beschränken können, ganz nach dem Wunsche des Capitains oder des Eigenthümers nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und daß sie mit dem Ueberreste frei wieder abgehen können, ohne irgend Abgaben oder Gebühren, als nur für den Theil ihrer Ladung zu entrichten, der an das Land gebracht und auf dem das Verzeichniß der Gegenstände, mit denen das Schiff beladen war, enthaltenden Manifeste notirt und durchstrichen werden wird, welches Manifest der Zollbehörde des Ortes, wo das Schiff gelandet ist, vollständig vorgelegt werden muß. Für den Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mit zurücknimmt, ist nichts zu entrichten; dasselbe kann damit seine Reise nach einem oder mehreren Häfen desselben Landes fortsetzen, und daselbst, wenn der Ueberrest der Ladung aus zur Einfuhr erlaubten Gegenständen bestehet, darüber gegen Erlegung der betreffenden Abgaben verfügen, oder auch nach jedem anderen Lande sich begeben. Es ist jedoch wohl verstanden, daß die von den Schiffen selbst zu zahlenden Abgaben und Gebühren aller Art in dem ersten Hafen, wo sie ihre Ladung brechen oder einen Theil derselben ausladen werden, zu entrichten sind; daß ihnen aber keine ähnlichen Abgaben oder Gebühren in den Häfen desselben Landes, wo die fraglichen Schiffe späterhin einlaufen möchten, von Neuem abgefordert werden sollen, wenn nicht auch die Nationalschiffe in demselben Falle einigen weiteren Abgaben unterworfen sein sollten.

Artikel XV.

Es ist ausdrückliche Einigung dahin erfolgt, daß die Bestimmungen aller vorhergehenden Artikel, mit Ausnahme der Artikel I., V., VII. und XIII., nur auf die Schifffahrt und den Seehandel beider contrahirenden Theile, das heißt auf die Schiffe und Waaren Bezug haben, welche in den Seehäfen oder in allen anderen Ausladeplätzen ankommen, wo der fremde Handel den eigenen Unterthanen erlaubt ist.

Artikel XVI.

Ein jeder der hohen contrahirenden Theile gestehet dem anderen das Recht zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen Consuln, Vice-

Consuls, Vice-Consuls ou Agents de commerce, qui jouiront de toute la protection et recevront toute l'assistance nécessaire pour remplir dûment leurs fonctions; mais elles se réservent la faculté de refuser la résidence d'un Consul, Vice-Consul ou Agent dans tel endroit qu'elles jugeront à propos d'en excepter.

Les Consuls de quelque classe qu'ils soient, dûment nommés par leurs Gouvernemens respectifs et après avoir obtenu l'exequatur de celui dans le territoire duquel ils doivent résider, jouiront dans l'un et l'autre pays, tant dans leurs personnes que pour l'exercice de leurs fonctions, des privilèges dont y jouissent les Consuls des nations les plus favorisées. Il est pourtant entendu, que si ces privilèges ne sont accordés aux autres nations que sous des conditions spéciales, le Gouvernement respectif ne peut y prétendre qu'en remplissant ces mêmes conditions.

Du reste il est expressément déclaré que dans le cas d'une conduite illégale ou impropre envers les lois ou le Gouvernement du pays, dans lequel les dits Consuls, Vice-Consuls ou Agents de commerce résideraient, ils pourront être privés de l'exercice de leurs fonctions par le Gouvernement offensé, qui fera connaitre à l'autre ses motifs pour avoir agi ainsi. Bien entendu cependant, que les archives et documens relatifs aux affaires du Consulat seront à l'abri de toute recherche et devront être soigneusement conservés sous le scellé des Consuls, Vice-Consuls ou Agents commerciaux et de l'autorité de l'endroit.

Les Consuls, Vice-Consuls et Agents commerciaux, ou ceux qui seraient dûment autorisés à les suppléer, auront le droit, comme tels, de servir de juges et d'arbitres dans les différents qui pourraient s'élever entre les capitaines et équipages des bâtimens de la nation dont ils soignent les intérêts, sans que les autorités locales puissent y intervenir, à moins que la conduite des équipages ou du capitaine troublât l'ordre ou la tranquillité du pays, ou que les dits Consuls, Vice-Consuls ou Agents commerciaux ne requissent leur intervention pour faire exécuter ou maintenir leurs décisions. Bien entendu, que cette espèce de jugement ou d'arbitrage ne saurait pourtant priver les par-

consuln oder Handels-Agenten zu unterhalten, welche allen Schutzes genießen und allen erforderlichen Beistand erhalten sollen, um ihre amtlichen Verrichtungen gehörig verwalten zu können; sie behalten sich jedoch vor, den amtlichen Wohnsitz eines Consuls, Viceconsuls oder Agenten an einem solchen Orte zu verweigern, welchen sie davon auszunehmen für angemessen erachten möchten.

Die in gehöriger Form von den betreffenden Gouvernements ernannten Consuln jeder Classe werden in einem wie in dem anderen Lande, nachdem sie von demjenigen Gouvernement, in dessen Gebiet sie residiren sollen, das Exequatur erhalten haben werden, sowohl für ihre Personen als auch für ihre Amtsverrichtungen derselben Privilegien wie die Consuln der begünstigtsten Nationen genießen; wohl verstanden jedoch, daß, wenn dergleichen Privilegien anderen Nationen nur unter besonderen Bedingungen zugestanden sind, das betreffende Gouvernement darauf nur, wenn es dieselben Bedingungen erfüllt, Anspruch machen kann.

Uebrigens wird ausdrücklich erklärt, daß den gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten im Falle eines ungesetzlichen oder eines ungeeigneten Betragens gegen die Gesetze oder die Regierung des Landes, wo sie residiren, von dem verletzten Gouvernement, unter Mittheilung seiner Beweggründe an das andere Gouvernement, die Ausübung ihrer Amtsverrichtungen wird entzogen werden können. Es versteht sich jedoch, daß die auf die Geschäfte des Consulats Bezug habenden Archive und Urkunden vor jeder Untersuchung gesichert sind und sorgfältig unter dem Siegel der Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten und demjenigen der Ortsbehörde aufbewahrt werden müssen.

Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten, oder diejenigen, welche zu deren Vertretung gehörig autorisirt sind, sollen das Recht haben, in diesen Eigenschaften bei Streitigkeiten, welche zwischen den Capitains und den Mannschaften der Schiffe der Nation, deren Interessen sie wahrnehmen, entstehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Localbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Capitains nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten deren Einschreitung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die strei-

ties contendantes du droit qu'elles ont, à leur retour, de recourir aux autorités judiciaires de leur patrie.

Article XVII.

Les dits Consuls, Vice-Consuls ou Agents commerciaux seront autorisés à requérir l'assistance des autorités locales pour l'arrestation, la détention et l'emprisonnement de déserteurs des navires de guerre et marchands de leur pays, et ils s'adresseront pour cet objet aux tribunaux, juges et officiers compétents, et réclameront par écrit les déserteurs susmentionnés, en prouvant, par la communication des régistres des navires ou rôles de l'équipage ou par d'autres documens officiels, que de tels individus ont fait partie des dits équipages, et cette réclamation, ainsi prouvée, l'extradition ne sera point refusée.

De tels déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, seront mis à la disposition des dits Consuls, Vice-Consuls ou Agents commerciaux, et pourront être enfermés dans les prisons publiques à la requisition et aux frais de ceux qui les réclament, pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient, ou à d'autres de la même nation. Mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de deux mois à compter du jour de leur arrestation, ils seront mis en liberté et ne seront plus arrêtés pour la même cause.

Il est entendu toutefois, que si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime ou délit, il pourra être sursis à son extradition, jusqu'à ce que le tribunal, nanti de l'affaire, aura rendu sa sentence et que celle-ci ait reçu son exécution.

Article XVIII.

Dans le cas où quelque bâtiment de l'une des Hautes Parties contractantes aurait échoué, fait naufrage ou souffert quelque dommage sur les côtes de la domination de l'autre, il sera donné toute aide et assistance aux personnes naufragées ou qui se trouveraient en danger, et il leur sera accordé des passeports pour retourner dans leur patrie. Les bâtimens et les marchandises naufragés, ou leurs produits, s'ils ont été vendus,

tenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechtes beraubt, bei ihrer Rückkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Vaterlandes zu ergreifen.

Artikel XVII.

Die gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffs gehört haben, bei welcher Beweisführung die Auslieferung nicht versagt werden soll.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reclamirenden Theiles in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht binnen zwei Monaten vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden können.

Es versteht sich jedoch, daß wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei dem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Artikel XVIII.

In dem Falle, daß ein Schiff eines der hohen contrahirenden Theile an den Küsten des anderen Theils Strandung, Schiffbruch oder sonst Beschädigung erlitten haben sollte, wird den verunglückten oder in Gefahr befindlichen Personen alle Hülfe und Beistand geleistet, und sollen ihnen Pässe zur Rückkehr in ihr Vaterland ertheilt werden. Was von den Schiffen und Waaren gerettet ist, oder wenn es verkauft worden, der Erlös daraus, soll den Eigenthümern oder

seront restitués à leurs propriétaires ou ayant cause, s'ils sont réclamés dans l'an et jour, en payant les frais de sauvetage que payeraient les bâtimens nationaux dans les mêmes cas, et les compagnies de sauvetage ne pourront faire accepter leur service que dans les mêmes cas, et après les mêmes délais qui seraient accordés aux capitaines et aux équipages nationaux. Les Gouvernemens respectifs veilleront d'ailleurs à ce que ces compagnies ne se permettent point de vexations ou d'actes arbitraires. Les articles sauvés ne seront assujétis à payer de droits qu'en tant qu'on en disposerait ensuite pour la consommation dans le pays où le naufrage a eu lieu. En tout cas les agrès du navire naufragé ne seront soumis à aucun droit.

Article XIX.

Il est convenu que les bâtimens qui arriveront directement du Royaume de Prusse à un port grec, ou du Royaume de la Grèce à un port de la domination de Sa Majesté le Roi de Prusse, et qui seraient pourvus d'un certificat de santé donné par l'officier, compétent à cet égard, du port d'où les bâtimens sont sortis, et assurant qu'aucune maladie maligne ou contagieuse n'existait dans ce port, ne seront soumis à aucune autre quarantaine que celle, qui sera nécessaire pour la visite de l'officier de santé du port, où les bâtimens seraient arrivés, après laquelle il sera permis à ces bâtimens d'entrer immédiatement et de décharger leurs cargaisons. Bien entendu toutefois, qu'il n'y ait eu personne à leur bord, qui ait été attaqué pendant le voyage d'une maladie maligne ou contagieuse, que les bâtimens n'aient point communiqué dans leur traversée avec un bâtiment qui serait lui-même dans le cas de subir une quarantaine, et que la contrée d'où ils viendraient, ne fût pas à cette époque si généralement infectée ou suspectée, qu'on ait rendu, avant leur arrivée, une ordonnance d'après laquelle tous les bâtimens venant de cette contrée, seraient regardés comme suspects, et en conséquence assujétis à une quarantaine.

Article XX.

Les Hautes Parties contractantes sont convenues de s'entendre par un acte spécial sur les principes qu'elles suivront

deren Rechtsvertretern, wenn es binnen Jahr und Tag reclamirt wird, gegen Erlegung der Bergegelder zurückgegeben werden, welche die Nationalschiffe in demselben Falle entrichten würden, und die Bergungsgesellschaften sollen die Annahme ihrer Dienste nur in denselben Fällen und nach Ablauf der nämlichen Fristen verlangen dürfen, welche den Capitainen und Mannschaften der Nationalschiffe bewilligt sein möchten. Die geborgenen Gegenstände sollen der Entrichtung von Abgaben nur in so weit unterworfen werden, als sie in der Folge zum Verbrauche in dem Lande, wo der Schiffbruch stattgefunden hat, bestimmt werden sollten. In jedem Falle soll das Takelwerk eines schiffbrüchigen Schiffes keiner Abgabe unterworfen sein.

Artikel XIX.

Es ist verabredet worden, daß die Schiffe, welche direct aus dem Königreiche Preußen nach einem griechischen Hafen, oder aus dem Königreiche Griechenland nach einem unter der Herrschaft Seiner Majestät des Königs von Preußen stehenden Hafen kommen, und mit einem von dem zuständigen Beamten des Hafens, aus welchem sie abgegangen sind, ausgestellten Zeugnisse, daß in diesem Hafen keine bösartige oder ansteckende Krankheit vorhanden war, versehen sein werden, keiner anderen Quarantaine, als derjenigen unterworfen werden sollen, welche zu ihrer Untersuchung von Seiten des Gesundheitsbeamten des Hafens, wo sie angekommen sind, erforderlich ist, worauf es diesen Schiffen gestattet werden soll, sofort einzulaufen und ihre Ladungen zu löschen. Es wird hierbei jedoch vorausgesetzt, daß Niemand am Bord während der Reise von einer bösartigen oder ansteckenden Krankheit befallen worden, daß die Schiffe während ihrer Ueberfahrt mit keinem Schiffe, welches selbst in dem Falle sein würde, eine Quarantaine halten zu müssen, im Verkehr gestanden haben, und daß die Gegend, aus welcher sie kommen, zu jener Zeit nicht so allgemein angesteckt oder verdächtig sei, daß schon vor ihrer Ankunft eine Verordnung erlassen sein sollte, wonach alle aus dieser Gegend kommenden Schiffe als verdächtig zu betrachten und daher einer Quarantaine unterworfen sein würden.

Artikel XX.

Die hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, über die Grundsätze, welche sie in Beziehung auf den Handel der Neutralen

relativement au commerce des Neutres en temps de guerre et sur ce qui détermine la contrebande de guerre. Toutefois elles déclarent dès à présent que vu l'éloignement des pays respectifs des deux Hautes Parties contractantes, et l'incertitude qui en résulte sur les divers événemens qui peuvent avoir lieu, il est convenu, qu'un batiment marchand, appartenant à l'une d'elles, qui se trouverait destiné pour un port supposé bloqué au moment du départ de ce bâtiment, ne sera cependant pas capturé ou condamné pour avoir essayé une première fois d'entrer dans le dit port, à moins qu'il ne puisse être prouvé que le dit bâtiment avait pu et dû apprendre en route que l'état du blocus de la place en question durait encore. Mais les bâtimens qui, après avoir été renvoyés une fois, essayeraient pendant le même voyage d'entrer une seconde fois dans le même port bloqué, durant la continuation de ce blocus, se trouveront alors sujets à être détenus et condamnés.

Article XXI.

Sa Majesté le Roi de la Grèce déclare être prête à appliquer les dispositions du présent Traité (en tant que ces dispositions pour ce qu'elles concernent la navigation et le commerce maritime ne seraient pas nécessairement limitées à la Prusse) à ceux des Etats allemands faisant partie avec la Prusse de l'association de douanes et de commerce, qui viendraient à exprimer le désir d'entrer en reciprocité avec la Grèce.

Article XXII.

Le présent Traité sera en vigueur pendant dix années à partir du jour de l'échange des ratifications, et si avant l'expiration des neuf premières années l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes n'avait pas annoncé à l'autre, par une notification officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, ce traité restera obligatoire une année au delà, et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une semblable notification, à quelque époque qu'elle ait lieu.

Article XXIII.

Le présent Traité sera ratifié par Sa Majesté le Roi de Prusse et par Sa Majesté le Roi de la Grèce, et les ratifica-

in Kriegszeiten, wie auch über die Kriegscontrebande befolgen wollen, sich besonders zu verständigen. Indessen erklären sie schon sofort, daß in Rücksicht auf die Entfernung der resp. Länder beider hohen contrahirenden Theile und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweise stattfindenden Begebenheiten, verabredet worden ist, daß ein, einem von Ihnen zugehöriges Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuches, in diesen Hafen einzulaufen, genommen oder condemnirt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könne, daß das gedachte Schiff unterweges die Fortdauer der Blokade des fraglichen Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche nach einmaliger Zurückweisung im Verlaufe derselben Reise es zum zweiten Mal versuchen sollten, in denselben blokirten Hafen während der Fortdauer dieser Blokade einzulaufen, der Festnahme und Condemnation unterworfen sein.

Artikel XXI.

Seine Majestät der König von Griechenland erklären, bereit zu sein, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (so weit diese Bestimmungen nicht, als die Schifffahrt und den Seehandel betreffend, nothwendig auf Preußen beschränkt sein müssen), auch auf diejenigen mit Preußen zu dem Zoll- und Handelsvereine gehörigen deutschen Staaten anzuwenden, welche etwa den Wunsch ausdrücken werden, mit Griechenland in das Verhältniß der Reciprocität zu treten.

Artikel XXII.

Der gegenwärtige Vertrag soll von dem Tage der Auswechselung der Ratificationen ab zehn Jahre hindurch gültig sein, und, wenn vor Ablauf der ersten neun Jahre der eine oder der andere der hohen contrahirenden Theile dem anderen nicht seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer officiellen Eröffnung angezeigt haben sollte, noch ein Jahr ferner, und so fort bis zum Ablaufe von zwölf Monaten nach einer solchen Eröffnung, zu welcher Zeit diese auch erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Artikel XXIII.

Der gegenwartige Vertrag wird von Seiner Majestät dem Könige von Preußen und von Seiner Majestät dem Könige von Grie-

tions en seront échangées à Athènes dans l'espace de deux mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs des Hautes Parties contractantes ont signé le présent Traité et y ont apposé leur sceaux.

Fait en duplicata à Athènes le 31. Juillet — 12. Août mil huit cent trente neuf.

Brassier de St. Simon. (L. S.)

C. Zographo. (L. S.)

Griechenland ratificirt werden und die Ratificationen desselben sollen zu Athen binnen zwei Monaten, oder wo möglich noch früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Athen, den 31. Juli — 12. August 1839.

Brassier de St. Simon. (L. S.)

C. Zographo. (L. S.)

Die Ratifications-Urkunden des vorstehenden Vertrages sind am 23. November — 5. December v. J. in Athen ausgewechselt worden.

IV. Portugal.

Der Vertrag mit Portugal vom 20. Februar 1844 ist in der Hauptsache ein Schifffahrtsvertrag, ähnlich dem mit Griechenland, und daher zunächst zwischen Preußen und Portugal geschlossen. In derselben Weise aber wie in letzterem Vertrage von Seiten Griechenland's geschehen, hat auch die portugiesische Regierung im Artikel 19 sich bereit erklärt, die Vertragsbestimmungen auf diejenigen der übrigen Vereinsstaaten anzuwenden, welche sich geneigt bezeigen möchten, mit Portugal in Reciprocität zu treten[1]).

In Bezug auf die Schifffahrtsverhältnisse ist im Wesentlichen, so weit die portugiesische Gesetzgebung es zuläßt, das Princip der Reciprocität zum Grunde gelegt worden. Dies ist in Ansehung aller den Schiffskörper treffenden Abgaben, welche für fremde Schiffe 50 Procent höher sind, als für die einheimischen, sowohl für den directen als für den indirecten Verkehr erreicht. Ebenso findet gegenseitig gleiche Behandlung der Ladungen bei dem direkten Verkehr Statt. Dagegen hat die Herstellung einer vollständigen gegenseitigen Gleichstellung für die Fälle, wenn aus den Häfen des einen Theiles Waaren, die nicht Erzeugnisse dieses Theiles sind, nach den Häfen des andern Theiles gebracht werden, sowie in Ansehung des indirekten Schifffahrtsverkehrs zwischen den Häfen eines dritten Landes und den Häfen des andern Theiles in dem gegenwärtigen Stande der portugiesischen Gesetzgebung Hindernisse gefun-

---

[1]) Von den auf die übrigen Zollvereinsstaaten anzuwendenden Vertragsbestimmungen sind ebenso, wie bei Griechenland, diejenigen ausgenommen, welche die Schifffahrt und den Seehandel betreffen.

Das Königreich Sachsen hat unterm 19. September 1844 mit dieser Modification einen aus 8 Artikeln bestehenden Handelsvertrag mit Portugal geschlossen, welcher in dem 2. Stück des Gesetz- und Verordnungsblattes vom Jahre 1845 (Seite 27 bis 33) publicirt worden ist; in gleicher Weise schloß das Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach am 24. December v. J. einen Handelsvertrag mit Portugal.

Die freie Stadt Frankfurt ist durch Auswechselung von Declarationen dem Vertrage beigetreten, und von Seiten der Regierungen Würtemberg's, Baden's, Hessen-Darmstadt's, Kurhessen's und Nassau's sind wegen ähnlicher Verträge Unterhandlungen theils schon im Gange, theils in der Einleitung begriffen.

den, indem Portugal für die Einfuhr fremder Erzeugnisse und den indirekten Schifffahrtsverkehr den preußischen Schiffen und deren Ladungen keine Vergünstigungen gewähren zu können geglaubt hat, welche den vereinigten Staaten von Amerika und selbst England von ihm nicht zugestanden worden sind. Dem gemäß ist in diesen Beziehungen nach Inhalt der Artikel 6 und 11 des Vertrages der Grundsatz festgestellt, gegenseitig gleiche Behandlung mit der am meisten begünstigten Nation eintreten zu lassen. Nach diesem Grundsatze befindet sich Portugal allerdings insofern im Vortheil, als es mit einziger Ausnahme des direkten Verkehrs fremder Schiffe mit den Erzeugnissen ihres eigenen Landes, seine Schiffe vor allen anderen Nationen, selbst vor den begünstigtsten, bevorzugt, während in Preußen, wo ein Unterschied der begünstigtsten Nationen und der Nationalen bis jetzt gesetzlich nicht besteht, die portugiesischen Schiffe die Gleichstellung mit denen der begünstigtsten Nation, mithin eine völlig gleiche Behandlung mit den eigenen Schiffen und deren Ladungen genießen. Dieser Vortheil verliert nach den bisherigen Erfahrungen aber dadurch an Bedeutung, daß der Verkehr portugiesischer Schiffe nach preußischen Häfen in gar keinem Verhältniß zu dem bei weitem bedeutenderen Verkehr preußischer Schiffe nach portugiesischen Häfen steht[1]). Da dem Vertrage übrigens nur eine Dauer von wenigen Jahren gegeben worden ist (vorläufig nur bis zum 1. Januar 1848, wo der Handels- und

---

[1]) Die Zahl der während der letzten Jahre in preußischen Häfen ein- und ausgelaufenen portugiesischen Schiffe kann der Verfasser nicht angeben; dieselbe ist aber jedenfalls sehr unbedeutend gewesen, weil nach den von dem Centralblatte ꝛc. gelieferten Uebersichten aus Spanien und Portugal überhaupt nur ein- und ausgegangen sind:

1837	ein	1	Schiff	beladen,			
	aus	1	»	»			
1838	vacat						
1839	ein	1	»	»	1	mit	Ballast
	aus	1	»	»	1	»	»
1840	ein	1	»	»	1	»	»
	aus	1	»	»	1	»	»
1841	ein	1	»	»	1	»	»
	aus	1	»	»	1	»	»
1842	ein	1	»	»	1	»	»
	aus	1	»	»	1	«	»
1843	ein	1	»	»	1	»	»
	aus	1	»	»	1	»	»

Schifffahrtsvertrag mit England vom 2. März 1841 zu Ende läuft), so wird derselbe auch im Falle einer etwaigen Aenderung sowohl des eben gedachten Verhältnisses, als auch des ganzen jetzt in Preußen geltenden Systems der Schifffahrtsgesetzgebung, nicht unbequem oder hinderlich werden können. — Die im Artikel 9 des Vertrages zu Gunsten der preußischen Schifffahrt nach Portugal stipulirte Gleichstellung der Häfen zwischen Maas und Elbe mit preußischen Häfen, welche man von einigen Seiten deshalb als von geringer practischer Bedeutung bezeichnen zu müssen geglaubt hat, weil es sich dabei nur von Erzeugnissen des Bodens und Kunstfleißes Preußens, nicht von deutschen Exporten im Allgemeinen handle, erscheint keineswegs so bedeutungslos, wenn in Erwägung gezogen wird, daß es den zollvereinsländischen Binnenländern freisteht, die Vortheile des Vertrages durch Beitritt zu demselben auch für sich nutzbar zu machen. Für die Exporte der westlichen Zollvereinsländer ist aber die Behandlung jener nicht zum Zollvereine gehörenden Häfen, als Zollvereinshäfen, durchaus nicht unwichtig.

Um eine Ansicht über die möglichen Erfolge einer engeren Handelsverbindung zwischen den Ländern des deutschen Zollvereins und Portugal zu gewinnen, ist es nöthig, einen Blick auf die Produktions-, Fabrik- und Handelsverhältnisse Portugals zu werfen und die Frage festzustellen, in welchen Artikeln das Land zur Ausfuhr befähigt und in welchen anderen es der Zufuhr von außen her bedürftig ist.

Was zuvörderst die Naturprodukte — so weit sie bei Beurtheilung der von einem Handelsvertrage zu erwartenden Resultate in Betracht kommen können, — anlangt, so sind Hauptartikel der portugiesischen Ausfuhr: Salz, Wein, Früchte (Rosinen, Oliven, Pomeranzen, Citronen, Apfelsinen, Feigen, Mandeln, Lorbeeren, Kastanien), Oel und Kork. Das Seesalz von Setubal ist von vorzüglicher Qualität; Holländer, Franzosen, Russen und Preußen nehmen davon jährlich regelmäßig ihren Bedarf, und noch gegenwärtig laufen zwischen vier- und fünfhundert Schiffe in den Hafen von Setubal ein und laden ungefähr 80 bis 100,000 Tonnen[1]).

---

[1]) Der Verfasser der Erinnerungen über Portugal aus dem Jahre 1842 giebt die Zahl der im Jahre 1842 in Setubal eingelaufenen Schiffe auf 452 mit 80,100 Tonnen Gehalt an, und zwar auf 156 portugiesische, 105 schwedische, 44 holländische, 36 französische, 31 englische, 23 russische, 22 nordamerikanische, 11 hanseatische, 9 dänische, 8 preußische und 7 hannoversche. Nach demselben Werke hat

Portugal's Weine sind dunkelfarbig, syrupartig dick, und werden häufig mit Branntwein verdünnt. Der Portwein, welcher bei Lamego und Pezo da Regoa, etwa 12 Leguas von Oporto wächst und im Lande Vinho de alto douro genannt wird, gelangt größtentheils zur Ausfuhr nach England, welche von dem Verfasser des in der Anmerkung erwähnten Werkes zu durchschnittlich 25—30,000 Pipen jährlich (1 Pipe gleich 672 Bouteillen) angegeben wird, was mit anderen Angaben über die Weinausfuhr aus Porto in den Jahren $18^{41}/_{42}$, in welchen dieselbe resp. 25,000 und 21,000 Pipen betragen haben soll, ziemlich übereinstimmt. Nachtheilig auf die Weinausfuhr und den Weinbau in Portugal überhaupt wirken einmal der Ausfuhrzoll, welchen die Regierung mit 12 Milreis (1 portugiesischer Reis = $^3/_5$ Pfennigen, folglich 1 Millreis oder 1000 Reis = 1 Rthlr. 19 Silbergroschen 6 Pfennige, und ein Conto Reis, d. i. eine Million Reis, = 1650 Rthlr. 28 Silbergroschen) von der Pipe erhebt, und das Verhältniß, welches die in Portugal bestehende Compagnie zur Ausführung des Portweins den Weinproducenten gegenüber einnimmt. Diese von Pombal eingesetzte Gesellschaft wurde durch Dom Pedro wieder aufgehoben, weil sie laute Klagen der Weinbauer hervorrief, indem sie denselben das Recht entzog, über ihr Eigenthum zu verfügen. Alles Weinerzeugniß in dem Distrikte von Porto, und besonders dem des alto Douro, ging nämlich an die Compagnie über, welche dasselbe nach seinen verschiedenen Qualitäten schätzen ließ und dem Producenten dafür zahlte, was sie für gut hielt. Dieser hatte außerdem den Betrag der Ernte gewöhnlich schon im voraus verzehrt, da die Compagnie gegen 5 Procent Vorschüsse gab, wodurch sie die Winzer von sich abhängig machte. Die Compagnie bereicherte sich auf diese Weise unmäßig, das Landvolk aber verarmte mehr und mehr. Seit der Aufhebung derselben durch Dom Pedro konnte der Weinbauer freier athmen, seine Produkte verkaufen, an wen er wollte und so theuer wie möglich. Dessen ungeachtet ist die Compagnie durch die septembristische Regierung im Jahre 1839 wieder hergestellt wor-

---

die Zahl der den Hafen von Setubal besuchenden preußischen Schiffe seit dem letzten Seculum bedeutend abgenommen, indem dieselben im Jahre 1796 noch 68 betrug und von da an immer mehr gesunken ist. Von Danzig ist seit längerer Zeit St. Ubes-Salz nicht mehr regelmäßig bezogen; nur vor einigen Jahren ist einmal ein Schiff mit Stabholz nach Portugal gegangen, welches Salz als Rückfracht genommen hat.

den, und zwar auf die Behauptung hin, daß die Ausfuhr des Weines sich seit Aufhebung der Gesellschaft sehr vermindert habe, da Niemand mehr darauf sehe, das Produkt unverfälscht zu erhalten, und weil es den meisten Weinbauern an Mitteln fehle, ihre Weinberge gehörig zu bebauen.

So viel über Portugal's Naturproducte. Was seinen Kunstfleiß anlangt, so steht es im Ganzen übel um denselben. Fast Alles, was das Land an Manufakturwaren gebraucht, wird vom Auslande bezogen. Aus England kommen: feine und ordinäre Tuche, Segelleinewand, Eisen und Eisenwaaren, Töpfergeschirr jeder Art, Papier, Leder u. s. w.; aus Frankreich: feine wollene und seidene Waaren, Modegegenstände, Papier, Leder ꝛc.; aus österreichischen Häfen hauptsächlich Glas- und Manufacturwaaren; die norddeutschen Küstenländer, so wie Rußland, Schweden und Dänemark führen vorzugsweise nur Produkte der Landwirthschaft und Rohstoffe nach Portugal ein. Von den portugiesischen Fabriken gehören die Tuchmanufakturen, welche nur grobe Tücher liefern, großentheils der Krone, welche dieselben auf eine Reihe von Jahren verpachtet. Die Tabak-, Seifen- und Schießpulver-Fabrikation sind Monopol der Regierung und werden in der Regel von drei zu drei Jahren zusammen verpachtet [1]). Die Seidenfabriken zu Lissabon, Braganza, Porto und Beja beschäftigen etwas über 30,000 Arbeiter. Baumwollenzeuge werden zu Porto, Braga, Guimaraes und Amarante gemacht. Außerdem werden Hüte, Fayence, irdenes Geschirr, Leder und Arbeiten aus Horn in inländischen Werkstätten verfertigt. Glas kommt meistens aus Deutschland. Nimmt man die Gold- und Silberarbeiten aus, so findet man, daß auch die gewöhnlichsten Handwerke in Portugal weit zurück sind. Inzwischen sind unter dem Ministerium Cabral in den letzten Jahren doch unverkennbare Fortschritte zum Bessern gethan, und so wie die Landwirthschaft sich zur Aufgabe gestellt hat, wüste Länderstrecken urbar zu machen, so sind in Lissabon und Porto neuerdings Fabriken in Tuch, Baumwollspinnereien,

---

[1]) Dom Pedro hatte das Tabaksmonopol, welches einen der bedeutendsten Einnahmezweige bildet, zuletzt dem Grafen Farrobo zugesichert, der jährlich 1,700,000 Thlr. zahlte und von seinen Unterpächtern 160,000 Thlr. jährlich mehr erhielt. Das Seifen- und Pulvermonopol brachte bis zum Jahre 1844 jährlich 233,000 Thlr. ein; 1844 wurde es mit dem Tabaksmonopol ausgeboten, und Kapitalisten aus Porto erhielten für den ungeheuren Betrag von 2,381,000 Thlr. den Zuschlag.

Eisengießereien, Maschinenfabriken, Fayence-, Glas-, Leder- und Wachstuchfabriken, Oelmühlen mit hydraulischen Pressen, Korkschneidereien ꝛc. entstanden, und es läßt sich annehmen, daß mit der Befestigung der politischen Zustände auch die Zahl der industriellen Etablissements in Portugal wachsen werde, zumal bereits eine namhafte Zahl ausländischer Kaufleute, besonders englischer, dort ansässig ist, welche dauernde Aussichten, die sich größeren Unternehmungen im Laufe der Zeit eröffnen möchten, zu benutzen wissen werden.

Auf den niedrigen Stand der portugiesischen Industrie hat der am 19. Februar 1810 zwischen dem Prinzen Regenten von Portugal und dem Prinzen Regenten von Großbritanien abgeschlossene Handels- und Schifffahrtsvertrag einen wesentlichen Einfluß ausgeübt, indem England durch diesen Vertrag das Recht erhielt, seine Manufakte gegen einen Einfuhrzoll von 15 Procent ad valorem nach Portugal einzuführen, während die aller übrigen Länder mit 30 Procent belastet waren. Dabei genügte das Einlaufen unter britischer Flagge zur Annahme der über den Werth der Güter lautenden Declaration, ohne weitere Revision der Ladung, sobald die Declaration nur von einem portugiesischen, in England residirenden Consul unterschrieben war; eine Maßregel, welche die Folge hatte, daß die Declarationen in der Regel weit unter dem Werthe ausgestellt wurden. Nach der Revolution vom 9. September 1836 beeilten die Septembristen sich, diesem Vorrechte Englands ein Ende zu machen. Die Publication eines neuen Zolltarifs bewirkte die Gleichstellung aller ausländischen Produkte, welche ohne Unterschied einem Zolle von 15 Procent unterworfen wurden; die Revolution des 27. Januar 1842 behielt zuerst den allgemeinen Zolltarif der Septembristen bei, und auch der letzte Tarif hat England nicht begünstigt. Die im Jahre 1842 wegen gegenseitiger Reduktion der Zölle zwischen England und Portugal gepflogenen Verhandlungen scheiterten besonders an den Forderungen Englands in Bezug auf den portugiesischen Einfuhrzoll von wollenen Waaren, welche England, wie früher, ad valorem und nicht nach dem Gewichte versteuert wissen wollte, weil gerade grobe Tücher den Hauptartikel des Tuchbedarfes von Portugal ausmachen[1]). — Daß England durch den bevorzugten

---

[1]) Nach englischen Blättern betrug der Werth der in den Jahren $18^{31}/_{40}$ aus England nach Portugal ausgeführten Wollenwaaren im Jahre 1831: 146,000; 1832: 79,000; 1833: 134,000; 1835: 349,000; 1836: 185,000; 1837: 184,000; 1838: 211,000; 1839: 178,000; 1840: 166,000 Pfund Sterling; und noch bei

Markt, den es so lange Zeit hindurch in Portugal genoß, noch jetzt ein entschiedenes Uebergewicht dort ausübt, und namentlich für wollene und baumwollene Zeuge, Stahl-, Eisen- und manche Sorten kurzer Waaren der Fabrikthätigkeit anderer Länder nur einen bescheidenen Spielraum übrig läßt, kann nicht Wunder nehmen. Dennoch versichern Augenzeugen und beweisen die Ausfuhrlisten der deutschen Seeplätze, daß die deutschen Manufakturen in mehreren Artikeln in Portugal geschätzt und sogar gesucht sind. Namentlich giebt man in Leinewand und Glas den böhmischen, sächsischen und schlesischen Fabrikaten den Vorzug, und der Verfasser der Erinnerungen aus dem Jahre 1842 erzählt, daß er selbst böhmische und deutsche Handlungsreisende in allen bedeutenderen Städten Portugals angetroffen, welche dort gute Geschäfte gemacht, und daß in Oporto ein Haus bestehe, welches sich ausschließlich mit dem Absatz schlesischer und sächsischer Leinewand beschäftige.

Den Verkehr der deutschen Seehäfen nach Portugal insbesondere anlangend, so sprechen über den Verkehr Hamburg's (Bremen hatte in den Jahren $18^{41}/_{42}$ gar keinen Umsatz mit Portugal; im Jahre 1843 kam von dort nur eine Ladung mit Wein, während eine Ausfuhr dahin nicht stattfand, und im Jahre 1844 ging nur eine Ladung Salz von Portugal nach Bremen) mit portugiesischen Häfen während der Jahre $18^{40}/_{43}$ folgende Zahlen:

	von Portugal trafen in Hamburg ein:	von Hamburg gingen nach Portugal ab:
1840	Schiffe mit Ladung 24, darunter 15 » » Ballast 1, portugiesische;	46 Schiffe, darunter 14 portugiesische.
1841	» » Ladung 21, darunter 11 » » Ballast 1, portugiesische;	36 » » 11 »
1842	» » Ladung 16, darunter 7 » » Ballast —, portugiesische.	35 » » 12 »

Die Einfuhr von Portugal nach Hamburg bestand in Landesprodukten, als: Wein (1841: 799 ganze und 241 halbe Pipen),

---

weitem höher stellte sich der Werth der Baumwollenwaaren, welcher im Jahre 1831: 387,000; 1832: 297,000; 1833: 559,000; 1834: 919,000; 1835: 817,000 1836: 615,000; 1837: 659,000; 1838: 704,000; 1839: 697,000; 1840: 702,000 Pfund Sterling betragen hat. Diese baumwollenen Fabrikate gelangen aber keineswegs sämmtlich in Portugal selbst zum Verbrauch, vielmehr geht ein großer Theil derselben im Wege des Schleichhandels nach Spanien. Alle der Grenze nahe liegende Städte, mitunter selbst Dörfer, bilden Waarenniederlagen für Schleichhändler, und die großen Handlungshäuser in Porto und Lissabon, welche die englischen Waaren in einem den Landesbedarf weit übersteigenden Umfange beziehen, halten in den Grenzorten Commissionäre, welche die Waaren durch Schmuggler über die Grenze schaffen lassen.

Früchten, Mandeln, Lorbeerblättern, Oel, und in Colonialen: Caffee, Cacao, Palmöl ꝛc. Die Ausfuhren von Hamburg nach Portugal erreichten in den Jahren:

1837 einen Werth von ohngefähr 950,000 Mark B.
1838 » » » » 1,974,000 » » (darunter Butter 1,050,000 M. B.)
1839 » » » » 2,500,000 » »
1841 » » » » 1,550,000 » »
1842 » » » » 968,000 » »
1843 » » » » 900,000 » »

und umfaßte die verschiedenartigsten Gegenstände[1]).

Der Verkehr zwischen portugiesischen und preußischen Ostseehäfen ist von Seiten Portugal's bisher entweder gar nicht, oder doch nur in dem aller unbedeutendsten Umfange betrieben worden, indem nach dem Centralblatte der Abgaben-, Gewerbe- ꝛc. Verwaltung für die preußischen Staaten, welches in seiner jährlichen Uebersicht des Schifffahrtsverkehrs die Länder Spanien und Portugal nicht trennt, in jedem der Jahre 1837, 1839, 1840, 1841 und 1842 nur ein, im Jahre 1838 aber kein einziges Schiff aus beiden Ländern in preußischen Häfen eingelaufen ist. Auch von Seiten Preußens ist der Seeverkehr nach Portugal seit längerer Zeit kein lebhafter zu nennen gewesen, indem ein solcher von Danzig aus regelmäßig gar nicht stattfindet; von Stettin sind in den Jahren $18^{42}/_{44}$ überhaupt sechs Schiffe in portugiesischen Häfen eingelaufen, jedoch nicht in direkter Fahrt, sondern nur im Zwischenfrachtverkehr für fremde Rechnung, theils mit St. Ubes-Salz, theils mit englischen Steinkohlen beladen. Nur ein einziges Stettiner Schiff führte in dem genannten Zeitraume deutsche Produkte nach Portugal, und zwar Stabholz, in Memel geladen und nach Oporto bestimmt.

---

[1]) Um einen Anhalt zur Beurtheilung des Umfanges der Ausfuhr von Hamburg nach Portugal zu gewähren, mögen folgende, dem Jahre 1843 entnommene Notizen hier Platz finden. Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel waren: Butter (für 164,061 M. B.), Leinewand (für 109,627 M. B.), Fortepiano's (25,107 M. B.), Hutleder (17,600 M. B.), Taschentücher (27,783 M. B.), Strümpfe (19,907 M. B.), Band (19,636 M. B.), Messer (11,280 M. B.), Segeltuch (13,600 M. B.), Nägel (32,916 M. B.), Kalbfelle (26,111 M. B.), Spiegel (11,785 M. B.), Shwals (9,776 M. B.), Graupen (6,250 M. B.), Sammet (5,980 M. B.), verschiedene Manufakturwaaren (14,286 M. B.), Glaswaaren (2,997 M. B.), verschiedene Eisenwaaren (14,721 M. B.), Knöpfe (3,240 M. B.), Spielwaaren (5,250 M. B.), Tabaksdosen (2,265 M. B.), Rauchfleisch (1,174 M. B.).

Traité de commerce et de navigation entre Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté la Reine de Portugal et des Algarves.

Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté la Reine de Portugal et des Algarves, également animés du désir de resserrer de plus en plus les liens d'amitié qui unissent les deux couronnes et d'étendre les relations commerciales entre leurs Etats et sujets respectifs, ayant résolu de conclure un traité de commerce et de navigation, ont à cet effet nommé leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté Prussienne:
Le Sieur Henri Ulric Guillaume, Baron de Bülow, Son Ministre d'Etat, du Cabinet et des affaires étrangères, Grand-Croix de l'Ordre de l'Aigle Rouge de Prusse, de ceux de Léopold d'Autriche et de la Couronne de Bavière, Grand-Croix de l'Ordre Royal des Guelphes de Hanovre et de celui de Louis de la Hesse Grand-Ducale, Commandeur de l'Ordre du Faucon blanc de la Saxe Grand-Ducale, Chevalier des Ordres de St. Alexandre-Newsky, de Ste. Anne de la première Classe, de St. Stanislas de la seconde Classe et de St. Wladimir de la quatrième Classe de Russie, Grand-Croix de l'Ordre du Lion Neerlandais et de celui de Léopold de Belgique, décoré du Grand-Ordre du Nichani-Jftihar;

et

Sa Majesté Très-Fidèle:
Le Sieur Simon da Silva Ferraz de Lima e Castro, Baron de Renduffe, Pair et Grand du Royaume de Portugal, de son Conseil, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Prusse Comman-

Uebersetzung des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Ihrer Majestät der Königin von Portugal und Algarvien. Vom 20. Februar 1844, ratificirt den 6. Juni 1844.

Seine Majestät der König von Preußen und Ihre Majestät die Königin von Portugal und Algarvien, gleichmäßig von dem Wunsche beseelt, die Bande der Freundschaft, welche die beiden Kronen verbinden, enger zu knüpfen, und die Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten und Unterthanen zu erweitern, sind übereingekommen, einen Handels- und Schifffahrts-Vertrag abzuschließen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König Preußen:

den Herrn Heinrich Ulrich Wilhelm Freiherrn von Bülow, Allerhöchst Ihren Staats- und Kabinets-Minister, Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens erster Klasse mit Eichenlaub, Großkreuz des Kaiserlich Oesterreichischen Leopold-Ordens, des Civil-Verdienst-Ordens der Bayerischen Krone, des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens und des Großherzoglich Hessischen Ludewigs-Ordens, Commandeur des Großherzoglich Sächsischen Haus-Ordens vom weißen Falken, Ritter des Kaiserlich Russischen Alexander-Newsky-Ordens, des St. Annen-Ordens erster Klasse, des St. Stanislaus-Ordens zweiter Klasse und des St. Wladimir-Ordens vierter Klasse, Großkreuz des Civil-Verdienst-Ordens vom Niederländischen Löwen, Großkreuz des Belgischen Leopold-Ordens, Inhaber des großen Ordens des Nichani-Iftihar;

und

Ihre Allergetreueste Majestät:

den Herrn Simon da Silva Ferraz de Lima e Castro Baron von Renduffe, Pair und Grande des Königreichs Portugal, Mitglied Allerhöchst Ihres Conseils, Allerhöchst Ihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister be

deur des Ordres du Christ et de Notre Dame de la Conception de Villa-Viçosa,

lesquels après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme sont convenus des articles suivants:

Article I.

Il y aura liberté réciproque de commerce et de navigation entre les Etats de Sa Majesté le Roi de Prusse et ceux de Sa Majesté Très-Fidèle. Les sujets de chacune des deux Hautes Parties contractantes pourront entrer dans les ports, places et rivières des territoires de l'autre partout où le commerce étranger est permis ou le sera à l'avenir. Ils pourront séjourner et résider dans quelque partie que ce soit des dits territoires pour y vaquer à leurs affaires, et ils jouiront à cet effet de la même sécurité et de la même protection que les nationaux, en payant toutefois les mêmes impôts et en se conformant aux lois et ordonnances du pays, ainsi qu'aux règlements de commerce, qui y sont ou seront en vigueur.

Article II.

Les navires Prussiens et Portugais arrivant, de quelque part que ce soit, sur leur lest ou chargés, dans les ports de l'autre des Hautes Parties contractantes, y seront traités, tant à leur entrée que pendant leur séjour et à leur sortie, sur le même pied que les navires nationaux venant du même lieu, par rapport aux droits de port, de tonnage, de fanaux et de pilotage, ainsi qu'aux vacations des officiers publics, et à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales ou d'établissements particuliers quelconques.

Article III.

Seront considérés navires Prussiens ou Portugais ceux, qui seront reconnus comme tels dans l'Etat auquel ils appartiennent, conformément aux lois et règlements en vigueur. Les Hautes

Seiner Majestät dem Könige von Preußen, Commandeur des Christ-Ordens und des Ordens der Empfängniß von Villa-Viçosa; welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgetheilt und solche in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Artikel I.

Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schifffahrt zwischen den Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen und denen Ihrer Allergetreuesten Majestät bestehen. Den Unterthanen eines jeden der beiden hohen contrahirenden Theile soll es gestattet sein, sich nach den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theiles, überall wo der fremde Handel erlaubt ist oder in Zukunft erlaubt sein wird, zu begeben. Sie sollen in jedem Theile der gedachten Gebiete sich aufhalten und Wohnsitz nehmen dürfen, um dort ihre Geschäfte zu besorgen, und sie sollen zu diesem Behufe derselben Sicherheit und desselben Schutzes wie die Nationalen genießen, dagegen aber auch dieselben Abgaben entrichten, und sich den Gesetzen und Verordnungen des Landes, so wie den auf den Verkehr bezüglichen Reglements, welche daselbst bestehen oder in Zukunft erlassen werden, unterwerfen.

Artikel II.

Die preußischen und portugiesischen Schiffe, welche, woher es auch sei, mit Ballast oder mit Ladung, in die Häfen des anderen der hohen contrahirenden Theile einlaufen, sollen daselbst sowohl bei ihrer Ankunft als auch während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange, hinsichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurms- und Lootsengelder, so wie hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, und in Betreff aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

Artikel III.

Es sollen als preußische oder portugiesische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche als solche in dem Staate, welchem sie angehören, nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements

Parties contractantes se réservent d'échanger des déclarations portant une énumération claire et précise des papiers et documents dont l'un et l'autre Etat exigent que leurs navires soient munis. Si après cet échange, qui aura lieu au plus tard trois mois après la signature du présent traité, l'une des Hautes Parties contractantes se trouvait dans le cas de changer ou de modifier ses ordonnances à cet égard, il en sera fait à l'autre une communication officielle.

Article IV.

Il ne sera imposé d'autres ni de plus forts droits sur l'importation dans le Royaume de Portugal des articles provenant du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse, et il ne sera imposé d'autres ni de plus forts droits sur l'importation dans le Royaume de Prusse des articles provenant du sol ou de l'industrie du Royaume de Portugal et de ses domaines et possessions, que ceux qui sont ou seront imposés sur les mêmes articles provenant du sol ou de l'industrie de tout autre pays étranger.

Le même principe sera observé à l'égard des droits d'exportation.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à ne point frapper de prohibition, soit l'importation d'aucun article provenant du sol ou de l'industrie de l'autre pays, soit l'exportation d'aucun article de commerce vers l'autre pays, à moins que les mêmes prohibitions ne s'étendent également à tous les Etats étrangers.

L'exportation du sel du port de Sétubal continuera à être subordonnée aux règlements qui y sont particuliers.

Article V.

Tous produits du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse, importés directement et par navires Prussiens des ports de ce Royaume dans ceux du Royaume de Portugal, y compris les îles de Madère et de Porto-Santo et les Açores, ainsi que tous produits du sol ou de l'industrie du Royaume de Portugal et de ses domaines et possessions, importés direc-

anerkannt werden. Die hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, welche eine deutliche und bestimmte Bezeichnung der Papiere und Dokumente enthalten, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechselung, einer der hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modificiren, so soll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel IV.

Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen in das Königreich Portugal, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen in das Königreich Preußen, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens odes des Kunstfleißes irgend eines anderen fremden Landes sind, gelegt sind oder gelegt werden möchten.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Abgaben von der Ausfuhr beobachtet werden.

Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunstfleißes des anderen Landes ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach dem anderen Lande, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremde Staaten erstrecken.

Die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal soll auch ferner den daselbst bestehenden besonderen Reglements unterworfen bleiben.

Artikel V.

Alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen, welche auf directem Wege und auf preußischen Schiffen aus den Häfen dieses Königreichs in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, so wie alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile

tement et par navires Portugais dans les ports Prussiens, ne paieront dans les ports respectifs des droits d'entrée ou de transit autres ou plus élevés que si l'importation des mêmes produits avait lieu sous pavillon national ou de la nation la plus favorisée.

Article VI.

Quant aux marchandises qui ne consistent pas en produits indigènes, elles pourront être importées directement des ports du Royaume de Prusse sous pavillon Prussien dans les ports du Royaume de Portugal, y compris les îles de Madère et de Porto-Santo et les Açores, et vice versâ des ports Portugais sous pavillon national dans les ports Prussiens, de la même manière et sous les mêmes conditions sous lesquelles les bâtiments de la nation la plus favorisée sont admis à importer des produits étrangers directement des ports de l'Etat auquel ils appartiennent, dans les ports de l'autre Partie contractante.

Article VII.

Les produits et autres objets de commerce de toute espèce, qui pourront être légalement exportés ou réexportés des ports des Hautes Parties contractantes, par bâtiments nationaux, pourront également en être exportés ou réexportés par bâtiments de l'autre Etat, sans payer d'autres ni de plus hauts droits ou charges, que si l'exportation ou la réexportation des mêmes objets se faisait par bâtiments nationaux.

Article VIII.

Les primes, remboursements de droits ou autres avantages de ce genre, accordés dans les Etats de l'une des Hautes Parties contractantes à l'importation ou à l'exportation par bâtiments nationaux, seront accordés de même lorsque l'importation directe entre les deux pays (Article V.) ou l'exportation (Article VII.) se fera par bâtiments de l'autre Etat.

Article IX.

Les ports situés aux embouchures de la Meuse, de l'Ems, du Weser et de l'Elbe devant, en égard à la position géogra-

und Besitzungen, welche auf directem Wege und auf portugiesischen Schiffen in die preußischen Häfen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Durchgangs-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr derselben Erzeugnisse unter der Nationalflagge oder unter der Flagge der begünstigtsten Nation Statt fände.

Artikel VI.

Waaren, welche nicht inländische Erzeugnisse sind, sollen auf directem Wege aus den Häfen des Königreichs Preußen unter preußischer Flagge in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, und umgekehrt aus den portugiesischen Häfen unter der Nationalflagge in die preußischen Häfen, in derselben Weise und unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünstigtsten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus den Häfen des Staates, welchem sie angehören, in die Häfen des anderen der contrahirenden Theile einzuführen.

Artikel VII.

Die Erzeugnisse und anderen Handelsgegenstände irgend einer Art, welche gesetzlich aus den Häfen der hohen contrahirenden Theile auf Nationalschiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, sollen in gleicher Weise von dort auf Schiffen des anderen Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Lasten zu tragen, als wenn die Ausfuhr oder Wiederausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen erfolgte.

Artikel VIII.

Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der hohen contrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in derselben Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr auf dem directen Wege zwischen den beiden Staaten (Artikel V.), oder die Ausfuhr (Artikel VII.), auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Artikel IX.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe gelegenen Häfen, mit Rücksicht auf

phique du Royaume de Prusse, être comptés au nombre des débouchés les plus intéressants pour son importation et exportation, les hautes Parties contractantes sont convenues d'assimiler ces ports aux ports Prussiens pour tout ce qui a rapport à l'importation réciproque des deux pays. En conséquence les produits du sol ou de l'industrie de la Prusse, chargés sur des navires Prussiens dans les dits ports, ou bien dans les ports situés aux embouchures de tout autre fleuve entre la Meuse et l'Elbe dans lequel se jette une rivière navigable traversant les Etats de la Prusse, et importés directement dans les ports Portugais, y seront admis et traités exactement de la même manière que s'ils venaient directement d'un port de la Prusse et sous pavillon Prussien. Par réciprocité les produits du Portugal et de ses domaines et possessions, importés sous pavillon Portugais dans les susdits ports, seront traités lors de leur importation subséquente en Prusse par la voie des dits fleuves comme s'ils étaient importés directement par navires Portugais dans un port Prussien.

De plus, Sa Majesté le Roi de Prusse consent à faire traiter les navires Portugais et leurs cargaisons, s'ils arrivent des susdits ports dans ceux de la Prusse, comme s'ils étaient venus directement d'un port Portugais.

Il est entendu que l'assimilation des ports étrangers, dont il est question dans cet article, aux ports Prussiens, ne pourra avoir lieu qu'à condition que dans ces mêmes ports les bâtiments Portugais, venant des ports du Portugal ou s'y rendant, ne seront pas traités moins favorablement que les navires Prussiens.

Article X.

Les produits venant des ports de la Prusse ou des ports étrangers, dont il est fait mention dans l'article précédent, devront être accompagnés de certificats d'origine à délivrer par les autorités Prussiennes compétentes ou par les consuls ou autres agents consulaires Portugais.

die geographische Lage des Königreichs Preußen, der Zahl der für seine Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die hohen contrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen den preußischen Häfen in Allem, was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäß sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes Preußens, welche auf preußischen Schiffen in den gedachten Häfen oder auch in den Häfen an den Mündungen irgend eines anderen Flusses zwischen der Maas und der Elbe, in welchen sich ein die preußischen Staaten berührender schiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf directem Wege in die portugiesischen Häfen eingeführt werden, dort genau ebenso zugelassen und behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege aus einem preußischen Hafen und unter preußischer Flagge kämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche unter portugiesischer Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Preußen auf den gedachten Flußwegen ebenso behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege auf portugiesischen Schiffen in einen preußischen Hafen eingeführt wären.

Ueberdies bewilligen Seine Majestät der König von Preußen, die portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in preußische Häfen eingehen, ebenso behandeln zu lassen, als wenn sie auf directem Wege aus einem portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den preußischen Häfen nur unter der Bedingung wird stattfinden können, daß in jenen Häfen die portugiesischen Schiffe, welche von portugiesischen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die preußischen Schiffe werden behandelt werden.

Artikel X.

Die Erzeugnisse, welche aus den preußischen oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungszeugnissen begleitet sein, welche von den competenten preußischen Behörden oder von den portugiesischen Consuln oder Consularagenten verabfolgt werden.

Article XI.

Pour ce qui regarde le commerce d'importation indirect, les chargements importés par navires Prussiens de ports étrangers dans ceux du Portugal, y compris les îles de Madère et de Porto-Santo et les Açores, et réciproquement les chargements importés par navires Portugais de ports étrangers dans ceux de la Prusse, seront reçus et traités dans ces ports sur le pied de la nation la plus favorisée. L'importation dans les ports du Portugal des produits et marchandises de l'Asie restera soumise aux lois et règlements existants.

Quant à l'admission et au traitement des navires Prussiens dans les colonies Portugaises, les Hautes Parties contractantes se reservent d'entrer en négociations spéciales à cet égard.

Article XII.

Les Hautes Parties contractantes sont convenues, que l'une n'accordera à l'avenir à d'autres nations, par rapport au commerce ou à la navigation, aucuns privilèges, ni aucunes faveurs ou immunités, qui ne soient aussi, et à l'instant, étendus aux sujets de l'autre, gratuitement si la concession a été gratuite, ou avec une juste et convenable compensation à défaut d'équivalent, si la concession à été conditionelle.

Il est entendu particulièrement, que dans le cas où l'un des deux Gouvernements accorderait à un autre Etat des diminutions de droits sur ses produits du sol ou de l'industrie, ou lui concéderait d'autres avantages ou faveurs spéciales en fait de commerce et de navigation, à la suite d'un traité de commerce ou d'une convention spéciale, et en compensation de diminutions de droits, avantages ou faveurs accordés par cet autre Etat, l'autre des deux Gouvernements ne pourra demander les mêmes avantages et facilités pour le commerce et la navigation de ses sujets qu'en offrant, à défaut de pareils avantages de même étendue et qualité, des équivalents ou com-

Artikel XI.

Was den indirekten Einfuhrhandel betrifft, so sollen die Ladungen, welche auf preußischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Portugals, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, eingeführt werden, und gegentheilig die Ladungen, welche auf portugiesischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Preußens eingeführt werden, in diesen Häfen auf dem Fuße der begünstigtsten Nation zugelassen und behandelt werden. Die Einfuhr von Erzeugnissen und Waaren aus Asien in die Häfen von Portugal soll den bestehenden Gesetzen und Reglements unterworfen bleiben.

Ueber die Zulassung und Behandlung der preußischen Schiffe in den portugiesischen Colonien behalten die hohen contrahirenden Theile sich vor, in besondere Unterhandlungen zu treten.

Artikel XII.

Die hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, daß keiner von ihnen in Zukunft anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schifffahrt irgend welche Privilegien, noch irgend welche Begünstigungen oder Befreiungen gewähren will, welche nicht ebenfalls und sofort auch auf die Unterthanen des anderen Theiles in Anwendung gesetzt würden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder, wenn letztere gegen ein Aequivalent Statt gehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder, in dessen Ermangelung, einer billigen und angemessenen Vergeltung.

Insbesondere ist man darüber einverstanden, daß in dem Falle, wo die eine der beiden Regierungen einem andern Staate in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft, und zur Vergeltung gewisser von diesem anderen Staate gewährten Abgabenermäßigungen, Vortheile oder Begünstigungen, auch ihrerseits Ermäßigungen der Abgaben auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes bewilligen, oder demselben andere Vortheile oder besondere Begünstigungen in Beziehung auf Handel und Schifffahrt zugestehen sollte, die andere der beiden Regierungen dieselben Vortheile und Erleichterungen nur dann für den Handel und die Schifffahrt ihrer Unterthanen soll in Anspruch nehmen können, wenn sie, in Ermangelung gleicher Vortheile von derselben Art und Aus-

pensations à assurer dûment par un arrangement particulier entre les deux Gouvernements.

Article XIII.

Les stipulations du présent traité ne seront point applicables au cabotage entre les ports de chacun de deux pays, ce genre de transport restant réservé aux bâtiments nationaux.

Mais il est convenu, que les bâtiments de l'une des Hautes Parties contractantes, étant entrés dans les ports de l'autre, pourront se borner à ne décharger qu'une partie de leur cargaison et qu'ils pourront s'en aller librement avec le reste, pour se rendre, soit dans tel autre port du même pays, soit ailleurs, sans payer d'autres ou de plus forts droits que les bâtiments nationaux n'auraient à payer dans le même cas.

Article XIV.

Dans le cas où quelque bâtiment appartenant à l'une des Hautes Parties contractantes aurait échoué ou fait naufrage sur les côtes ou dans un port de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance possibles au capitaine et à l'équipage, tant pour leurs personnes que pour le navire et sa cargaison.

Les objets sauvés seront mis, s'il y a lieu, sous la surveillance des autorites compétentes et restitués à qui de droit après l'acquittement des frais de sauvetage et autres, qui ne seront pas plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient assujettis en pareil cas. Il n'en sera point perçu de droits, à moins que ces objets ne soient destinés pour la consommation dans le pays.

Article XV.

Tout bâtiment de commerce des sujets de chacune des Hautes Parties contractantes, entrant en relâche forcée dans un port de l'autre Partie, y sera exempt de tout droit de port ou de navigation quelconque, si les causes qui ont nécessité la relâche sont réelles et évidentes, pourvu que le bâtiment ne

dehnung, Aequivalente und Vergeltungen anbietet, welche durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den beiden Regierungen gehörig festzustellen sein würden.

Artikel XIII.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschifffahrt zwischen den Häfen eines jeden der beiden Länder keine Anwendung finden, indem diese Art des Verkehrs den Nationalschiffen vorbehalten bleibt.

Man hat sich aber darüber verständigt, daß es den Schiffen des einen der hohen contrahirenden Theile, nachdem sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, freistehen soll, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem andern Hafen desselben Landes oder anderswohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als die Nationalschiffe in demselben Falle zu entrichten gehabt haben würden.

Artikel XIV.

Im dem Falle, daß ein Schiff des einen der hohen contrahirenden Theile an den Küsten oder in einem Hafen des andern Strandung oder Schiffbruch erlitten haben sollte, wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle mögliche Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die geborgenen Gegenstände sollen erforderlichen Falls unter die Aufsicht der competenten Behörden gestellt, und dem Berechtigten zurückgegeben werden, nachdem die Bergungs- und andere Kosten berichtigt sind, welche nicht höher sein sollen, als diejenigen, denen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sein würden. Es sollen davon keine Abgaben erhoben werden, insofern die fraglichen Gegenstände nicht zum Verbrauch im Lande bestimmt sind.

Artikel XV.

Jedes einem Unterthanen der contrahirenden Theile angehörende Handelsschiff, welches in einem Hafen des anderen Theiles im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen Hafen- oder Schifffahrtsabgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden und

se livre dans les ports de relâche à aucune opération de commerce en chargeant ou en déchargeant des marchandises, bien entendu toutefois que les déchargements et rechargements motivés par la nécessité de réparer le bâtiment, ne seront point considérés comme opération de commerce donnant lieu au paiement des droits, et pourvu que le bâtiment ne prolonge pas son séjour dans le port au delà du temps nécessaire selon les causes qui auront donné lieu à la relâche.

Article XVI.

Chacune des Hautes Parties contractantes accorde à l'autre la faculté d'avoir dans ses ports et places de commerce des consuls-généraux, consuls, vice-consuls, ou agents de commerce, tout en se réservant le droit d'excepter de cette concession tel endroit qu'elle jugera à propos.

Les dits agents consulaires, de quelque classe qu'ils soient, et dûment nommés par leurs gouvernements respectifs, dès qu'ils auront obtenu l'exéquatur du Gouvernement sur le territoire duquel ils doivent résider, y jouiront, tant pour leurs personnes que pour l'exercice de leurs fonctions, des privilèges dont y jouissent les agents consulaires de la même catégorie de la nation la plus favorisée.

Article XVII.

Les dits consuls-généraux, consuls, vice-consuls ou agents de commerce seront autorisés à requérir l'assistance des autorités locales pour l'arrestation, la détention et l'emprisonnement de déserteurs des navires de guerre et marchands de leur pays, et ils s'adresseront pour cet objet aux tribunaux, juges et officiers compétents, et réclameront par écrit ces déserteurs, en prouvant par la communication des registres des navires ou des rôles de l'équipage, ou par d'autres documents officiels, que de tels individus ont fait partie des dits équipages, et cette réclamation ainsi justifiée, l'extradition sera accordée.

De tels déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, seront mis à la disposition des dits consuls-généraux, consuls, vice-consuls ou agents de commerce, et pourront être enfermés dans les prisons publiques à la réquisition et aux frais de ceux qui les

dargethan sind, vorausgesetzt, daß das Schiff in dem Nothhafen keine Handelsoperation durch Einladung oder Löschung von Waaren vornimmt, — wobei indeß die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen nicht als eine Handelsoperation betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung von Abgaben veranlaßt würde, — und daß dasselbe seinen Aufenthalt in dem Hafen nicht über die nach den Umständen nothwendige Zeit hinaus verlängert.

Artikel XVI.

Ein jeder der hohen contrahirenden Theile gesteht dem andern die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten zu haben, behält sich jedoch das Recht vor, von dieser Befugniß nach seinem Ermessen einen oder den andern Ort auszunehmen.

Die gedachten Consularagenten jeder Klasse sollen, sobald sie von ihren respectiven Regierungen in gehöriger Form ernannt sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, daselbst sowohl für ihre Personen als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen derselben Privilegien, wie die derselben Klasse angehörenden Consularagenten der begünstigtsten Nation, genießen.

Artikel XVII.

Die gedachten Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffes gehört haben; auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reclamation soll die Auslieferung bewilligt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reclamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festge-

réclament, pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient, ou à d'autres de la même nation. Mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de deux mois à compter du jour de leur arrestation, ils seront mis en liberté et ne seront plus arrêtés pour la même cause.

Il est entendu toutefois, que si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime ou délit, son extradition pourra être retardée jusqu'à ce que le tribunal saisi de l'affaire ait rendu sa sentence et que celle-ci ait reçu son exécution.

Article XVIII.

Les sujets de chacune des Hautes Parties contractantes, qui ont ou auront à toucher des héritages dans les territoires de l'autre, ou qui en feront sortir leurs propriétés ou effets quelconques, ne paieront d'autres droits, charges ou impôts que ceux qui seront payés par les nationaux en pareille circonstance.

Article XIX.

Sa Majesté Très-Fidèle déclare être prête à appliquer les dispositions du présent traité (à l'exception toutefois de celles qui, concernant la navigation et le commerce maritime, ne sont, par la nature des choses, applicables qu'aux rapports entre la Prusse et le Portugal) à ceux des Etats de l'association de douanes allemande, qui viendraient à exprimer le désir d'entrer en réciprocité avec le Portugal.

Article XX.

Le présent traité restera en vigueur jusqu'au 1. Janvier 1848. Si l'une des Hautes Parties contractantes n'a pas annoncé à l'autre, par une notification officielle, son intention d'en faire cesser l'effet six mois avant le 1. Janvier 1848, il continuera à être obligatoire jusqu'au 1. Janvier 1854. A partir du 1. Janvier 1854, le traité ne cessera d'être en vigueur que douze mois après que l'une des Hautes Parties contrac-

halten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht innerhalb zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, daß, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei welchem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Artikel XVIII.

Die Unterthanen eines jeden der hohen contrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen Theiles jetzt oder in Zukunft Erbschaften zu erheben haben, oder welche ihr Eigenthum oder Effekten irgend einer Art von dort herausziehen wollen, sollen keine anderen Abgaben, Lasten oder Auflagen entrichten, als solche, welche unter gleichen Umständen von den Nationalen zu entrichten sein würden.

Artikel XIX.

Ihre Allergetreueste Majestät erklären, bereit zu sein, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (mit Ausnahme jedoch derjenigen, welche die Schifffahrt und den Seehandel betreffen, und sonach nur auf die Beziehungen zwischen Preußen und Portugal Anwendung finden können) auch auf diejenigen Staaten des deutschen Zollvereins anzuwenden, welche etwa den Wunsch zu erkennen geben werden, mit Portugal in das Verhältniß der Reciprocität zu treten.

Artikel XX.

Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben. Wenn der eine der hohen contrahirenden Theile nicht dem anderen seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer officiellen Erklärung sechs Monate vor dem 1. Januar 1848 angezeigt haben sollte, so wird der Vertrag noch bis zum 1. Januar 1854 verbindlich bleiben. Von dem 1. Januar 1854 an soll derselbe seine Rechtsbeständigkeit nicht anders verlieren, als zwölf Monate nachdem der eine der hohen

tantes aura déclaré à l'autre son intention de ne plus vouloir le maintenir.

Article XXI.

Les présent traité sera ratifié par les Hautes Parties contractantes et les ratifications en seront échangées à Berlin dans l'espace de trois mois après la signature ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Berlin, le vingt Février mil-huit-cent-quarante-quatre.

(signé) Bülow. (L. S.)

Renduffe. (L. S.)

contrahirenden Theile dem anderen seine Absicht erklärt haben wird, ihn nicht ferner aufrecht halten zu wollen.

Artikel XXI.

Der gegenwärtige Vertrag wird von den hohen contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratificationen desselben sollen zu Berlin binnen drei Monaten nach der Unterzeichnung oder wo möglich noch früher ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen zu Berlin, den zwanzigsten Februar Eintausend acht hundert und vier und vierzig.

(gez.) Bülow. Renduffe.

(L. S.) (L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratificirt und die Ratifications-Urkunden sind am 6. Juni d. J. zu Berlin ausgewechselt worden.

V. Belgien.

Belgien hat rücksichtlich der Schifffahrt ein System von Unterschiedszöllen [1]) angenommen, vermöge dessen die belgischen Schiffe bei ihrem ersten Auslaufen und eben so bei ihrem ersten Einlaufen während jedes Jahres einer Tonnengebühr von 45 Cents auf die Tonne unterworfen und nach Entrichtung dieser Abgabe zum freien Ein- und Auslaufen bei allen anderen Reisen, die sie im Laufe desselben Jahres unternehmen, befugt sind. Die fremden Schiffe hingegen unterliegen, wenn in den Häfen ihrer Heimath die belgischen Schiffe den Nationalschiffen nicht gleich gestellt sind, einer Gebühr von 1 Flor. 5 Cents auf die Tonne, so oft sie in einem belgischen Hafen anlegen, und haben eine höhere Lootsengebühr zu entrichten als die einheimischen. Außer diesen differentiellen Anordnungen zu Gunsten des Körpers der Schiffe, wird in den belgischen Häfen ein Zehntel der Ein- und Ausgangszölle für diejenigen Waaren zurückgezahlt, welche auf Nationalschiffen eingeführt worden, wenn die Ein- oder Ausfuhr unter belgischer Flagge sich nicht schon im allgemeinen Tarif begünstiget findet.

Da nach der preußischen Gesetzgebung [2]) den einheimischen Schiffen nur die Schiffe derjenigen Länder gleichgestellt werden, welche ihrerseits die preußischen Schiffe und deren Ladungen wie Nationalschiffe behandeln, in den belgischen Häfen aber die preußischen Schiffe nur bezüglich der Tonnengebühr den einheimischen Schiffen gleichgestellt waren, so wurde die belgische Flagge mit den preußischen Häfen der Kategorie der nicht begünstigten Flaggen eingereihet und der außerordentlichen Flaggengebühr unterworfen. Gegen dieses Verfahren erhob die belgische Regierung zu verschiedenen Malen (1834 und 1836) Reclamationen, die jedoch nur die Folge hatten, daß Preußen sich im Jahre 1837 zur Abschließung

---

[1]) Nach dem Gesetze vom 26. August 1822, welches in der Anlage A. auszugsweise mitgetheilt ist, werden alle in belgische Häfen ein- und aus denselben auslaufenden Schiffe in Bezug auf die Erhebung der Tonnengelder in drei Classen getheilt. Zur ersten Classe gehören die Nationalschiffe; zur zweiten die Schiffe derjenigen Länder, welche belgische Schiffe wie ihre eigenen behandeln, und zur dritten alle fremden Schiffe, die der zweiten Kategorie nicht angehören.

[2]) Vergl. darüber das Nähere unten a. a. O.

eines Uebereinkommens mit Belgien bereit erklärte, durch welches die beiderseitigen Schiffe den Nationalschiffen völlig gleich gestellt werden sollten, sowohl in Bezug auf die Schiffsgebühren, als auf die Waarenzölle und auf die Küstenfahrt. Die belgische Regierung erklärte sich zwar diesem Vorschlage geneigt, es wurden auch von beiden Theilen Entwürfe zu der abzuschließenden Uebereinkunft ausgetauscht; die Verhandlungen zogen sich jedoch durch die auf den Wunsch des belgischen Gouvernements erfolgte gleichzeitige Ausdehnung derselben auf Handelserleichterungen [1]) zwischen Belgien und dem Zollvereine sehr in die Länge und zerschlugen sich endlich an der Uebereinkunft, welche Belgien am 16. Juli 1842 mit Frankreich schloß und vermöge deren Belgien die Verpflichtung einging, die Eingangszölle auf Gespinnste und Gewebe aus Flachs und Hanf, welche über die Landgrenze aus Frankreich eingeführt werden, in der Weise aufrecht zu erhalten, wie sie zur Zeit des Abschlusses der Uebereinkunft bestanden, dagegen beim Eingange derselben Artikel über andere als die anstoßenden Gränzen Zölle in Anwendung zu bringen, die denen ganz gleich sein sollten, welche der wie ein Verbot wirkende französische Tarif entweder schon festgestellt hatte, oder noch festsetzen könnte, und durch welche Belgien den französischen Weinen und Seidenwaaren ohne Gegenconcession, lediglich um von der französischen Leinen-Ordonnanz vom 26. Juni 1842 ausgenommen zu werden, eine Erleichterung im Eingangszolle bewilligte. Da durch diesen Vertrag die Grundlage, von welcher aus die Unterhandlungen mit dem Zollvereine gepflogen waren, wesentlich verrückt wurde, so wären dieselben wahrscheinlich schon damals abgebrochen worden, wenn die belgische Regierung nicht durch ihren Erlaß vom 28. August 1842 die den französischen Weinen und Seidenwaaren eingeräumten Zollermäßigungen vorläufig und mit Vorbehalt weiterer Verlängerung bis zum 1. Juli 1843 auch auf deutsche Weine und Seidenwaaren ausgedehnt hätte. Die preußische Regierung ließ in Berücksichtigung dieses Zugeständnisses und in Erwartung eines günstigen Resultats der Verhandlungen, ihrer-

---

[1]) Einen auf reine Reciprocität gegründeten Schifffahrtsvertrag scheint die belgische Regierung den Interessen des Landes deshalb nicht für zusagend gehalten zu haben, weil der Schifffahrtsverkehr zwischen Preußen und Belgien fast ganz in in den Händen Preußens und in letzter Zeit bis 137 Schiffe gestiegen ist; während in den Jahren $18^{37}/_{40}$ nur resp. 4 und 5, und in den Jahren $18^{41}/_{42}$ gar keine belgischen Schiffe in preußische Häfen eingelaufen sind.

seits die von der belgischen Regierung gewünschte Ermäßigung für den Transit auf der Eisenbahn zwischen Cöln und der belgischen Gränze eintreten; die Verhandlungen wurden auch fortgesetzt, schienen aber endlich an der in einer Note des belgischen Bevollmächtigten an den preußischen Gesandten zu Brüssel ausgesprochenen Forderung: daß der abzuschließende Vertrag die Bürgschaft gewähren müsse, das belgische Eisen während der Dauer desselben von jedem neuen Zoll oder jeder Erhöhung der bestehenden Zölle, die der Zollverein etwa belieben möchte, ausgenommen zu wissen, so wie an den Schwierigkeiten, welche die belgische Regierung dem Fortbestehen des Beschlusses vom 28. August 1842 entgegenstellte, durch welchen den deutschen Weinen und Seidenwaaren gleiche Behandlung mit den französischen zugesichert war, scheitern zu wollen, indem diese Umstände den Zollvereinsstaaten die Nothwendigkeit auferlegten, sich über die Maaßregeln zu einigen, welche für den Fall zu ergreifen gewesen wären, daß die belgische Regierung die Bedingungen hätte aufhören lassen, welche den Zollverein allein bestimmt hatten, nicht durch ähnliche Maaßregeln auf das ihm angethane Unrecht [1])

---

[1]) Daß die üble Lage, welche aus der Uebereinkunft mit Frankreich vom 16. Juli 1842 für die deutschen Leinengarne und Leinengewebe hervorging, den Zollverein empfindlich verletzen mußte, ist selbst von belgischen Staatsmännern anerkannt worden, und ein belgischer Minister sprach sich im December 1843 in der Repräsentantenkammer darüber in folgender Weise aus: »Wir haben — sagte er — »Deutschland diese Vortheile durch den Brüsseler Beschluß vom 28. August 1842 »bewilligt, welcher seitdem zweimal erneuert worden ist. Ich will den ehrenwerthen »Redner nur fragen, welche Handlung der Feindseligkeit Deutschland damals gegen »uns begangen hatte? Hatte es seinen Tarif zu unserem Nachtheile verändert? »Nein. Zu dieser Zeit hatte in seinem Zolltarife durchaus keine Aenderung statt»gefunden. Dennoch hatten wir durch die Uebereinkunft vom 16. Juli 1842 un»seren status quo Deutschland gegenüber verändert. Wir hatten vermöge dieser »Uebereinkunft den quasi Prohibitiv-Tarif Frankreichs hinsichtlich der Leinenindustrie »an die deutsch-belgische Gränze verlegt. Wir haben vorläufig Deutschland die»selben Vortheile bewilligt, und zwar in Erwartung des Ergebnisses der mit diesem »Lande angeknüpften Unterhandlungen. Wir haben sie auch deshalb bewilligt, weil »wir den status quo unseres Tarifs gegen die deutsche Leinenindustrie verändert »hatten. Und noch mehr, meine Herren, die Uebereinkunft vom 16. Juli ist ein »ganz neuer Act in der Handelsdiplomatie; es ist die erste Uebereinkunft, durch »welche das neue Belgien, die Regierung des unabhängigen Belgiens, eine Ueber»einkunft über Differentialzölle mit einem anderen Staate abschloß. Es lag daran, »diesem Acte, wenn auch nur für den Augenblick, alles zu nehmen, was er Feind»seliges gegen andere Länder haben konnte.«

zu antworten. Das Ergebniß dieser Berathung war der folgende Beschluß:

1) Roheisen aller Art, so wie die anderen Arten von Eisen, welche unter a. des posit. 6. der zweiten Abtheilung des Zollvereinstarifs genannt sind, sollen, wenn sie aus Belgien zu Lande oder auf dem Rheine in das Zollvereinsgebiet eingehen, einen exceptionellen Zoll von fünf Silbergroschen vom Centner zahlen;
2) geschmiedetes Eisen in Stäben und die übrigen an der nämlichen Stelle des Tarifes unter dem Buchstaben b. classificirten Eisen- und Stahlarten sollen, wenn sie auf den nämlichen Wegen in den Zollverein eingehen, einer Erhöhung des Einfuhrzolles von einem halben Thaler vom Centner unterworfen sein; endlich sollen
3) die unter a. und b. genannten Eisenarten, sobald die allgemeine Erhöhung der Eingangszollsätze von fremdem Eisen eintreten wird, bei ihrem Eingange aus Belgien zu Lande oder auf dem Rheine 50 Procent mehr zahlen, als diese Zölle betragen.

Von diesem Beschlusse wurde die belgische Regierung durch die obenerwähnte Denkschrift der preußischen Regierung vom 18. Juli 1844 in Kenntniß gesetzt. — Belgien replicirte auf diese Maaßregeln durch das Arrêté vom 28. Juli, welches den preußischen Schiffen die Erstattung des Scheldezolles entzog und sie hinsichtlich der Abgaben in die Kategorie der fremden, nicht begünstigten Schiffe versetzte. —

Inzwischen nahm in Belgien die Aufregung, welche in dem bedrohten Interesse der Eisen-Industrie ihren Grund hatte, von Tag zu Tag zu, und nachdem ein großer Theil der Presse in der Sache Parthei gegen das Gouvernement genommen, fand sich dieses veranlaßt, den Wunsch einer Verständigung mit dem Zollvereine zu erkennen zu geben. Durch Vermittelung des preußischen Gesandten am belgischen Hofe kam darauf nach kurzen Verhandlungen, die in den letzten Tagen des Monats August — also nahe vor dem Zeitpuncte, mit welchem die Repressiv-Maaßregeln ins Leben treten sollten, — mündlich geführt wurden, am 1. September ein Handels- und Schifffahrtsvertrag mit dem Zollvereine [1]) und Belgien zu

[1]) Preußen stand bereits vor Abschluß des Vertrages vom 1. September 1844 in vertragsmäßigen, die Handels- und Verkehrsverhältnisse der beiderseitigen Grenz-

Stande, über welchen die Ratifications-Urkunden am 19. October zu Brüssel ausgewechselt wurden. —

Die zur Begutachtung des Vertrages zusammengetretene Central-Section der belgischen Repräsentantenkammer sprach sich in ihrem Berichte dahin aus, daß über die Existenz eines vollkommenen Gleichgewichtes zwischen den materiellen positiven Opfern und Vortheilen, die aus dem Tractat erwachsen dürften, zwar abweichende Ansichten bestehen könnten, daß sich manche Berechnungen als irrig, manche Hoffnungen als eitel, manche Besorgnisse als voreilig er-

---

bewohner betreffenden Beziehungen in Folge des mit dem Königreiche der Niederlande abgeschlossenen, auf Belgien übergegangenen Grenzvertrages vom 26. Juni 1816 (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1818. Anhang, Seite 77) und der durch den 34sten Artikel dieses Vertrages veranlaßten »vorläufigen Ausgleichung »zu Gunsten der auf der Gränze beider Staaten wohnhaften Fabrikanten, betref»fend die ungehinderte und abgabenfreie Ein- und Ausfuhr der rohen Producte »und nicht völlig verarbeiteten Manufacturwaaren aus ihren resp. Anlagen« vom 26. Juni 1816 (Gesetzsammlung 1818. Anhang, Seite 95). Die in dem Artikel 34 des erwähnten Vertrages aufgenommene Bestimmung, »daß für Tuch»oder sonstige Fabrikanten, welche auf dem Gebiete beider Staaten gleichmäßig »belegene und gegen einander abhängige Anlagen besitzen, oder welche die zu ver»arbeitenden rohen Producte (materiam primam) von einem Staate in den »anderen schicken, in einem Handelstractate verhältnißmäßig gleiche Vortheile aus»gemacht werden sollen, als im vorhergehenden Artikel zu Gunsten der Ackersleute »stipulirt worden,« erhielt durch folgende Festetzungen der vorläufigen Ausgleichung vom 27. Juni 1816 ihre Ausführung:

a) ungehinderte zoll- und abgabenfreie Communication der in Aachen, Burtscheid, Eupen und anderen Orten an der preußischen Gränze angesessenen Fabrikanten mit ihren im jenseitigen Gebiete belegenen Werkstätten für: a) die nach den Spinnereien versandte gewaschene und gekämmte Wolle und für das daraus gefertigte einfache oder gedrehte Garn; b) für die zur Färberei gehende Wolle, weißen Tücher und Casimire; c) für die zum Walken eingeschickten Tücher und Casimire; d) für den zum Schnitte eingeschickten Stahldraht und die zur Härtung, Polirung oder sonstiger Bearbeitung bestimmten rohen Nähnadeln;

b) eine gleichmäßige, ungehinderte und abgabenfreie Communication für die vorstehend aufgeführten Artikel erhalten die zu Verviers, Hodimont, Ensival, Dolheim, Dalheim, Griegnées und anderen Grenzorten angesessenen Fabrikanten mit ihren in Preußen belegenen Werkstätten und Arbeitern;

c) gleiche, ungehinderte und abgabenfreie Communication mit den preußischen Fabrikanten sollen die zu Lüttich, Hasselt, Herkenrode und Ruremonde angelegten Wollspinnereien genießen, und umgekehrt die Wollspinnereien zu Aachen, Burtscheib und Eupen mit den Fabriken in den jenseitigen Grenzortschaften.

weisen möchten; daß aber der eigentliche Schwerpunct des Vertrages weniger in den stipulirten gegenseitigen Begünstigungen in den Eingangszöllen, als in der engeren Verbindung zu suchen sei, in welche Belgien durch Oeffnung seiner Häfen und Gestattung des freien Transits zu Deutschland treten würde. Offenbar ist diese Seite des Vertrages auch für das zollverbündete Deutschland die überwiegend wichtigere, und die Wirkung derselben hat sich nach einer Richtung hin bereits unzweideutig kund gegeben. Die Furcht vor der Concurrenz Antwerpens [1]) scheint den niederländischen Han=

---

[1]) »Die Furcht des niederländischen Handelsstandes vor der Concurrenz von »Antwerpen« — sagte die Kaufmannschaft zu Amsterdam in einer an die zweite Kammer der Generalstaaten eingereichten, gegen die Annahme des Definitiv=Vertrages mit Belgien gerichteten Adresse — »ist kein leeres Hirngespinnst. Was »diese Concurrenz für uns ist, lehrte die Erfahrung des Zeitraums von 1830. »Freilich ist Antwerpen noch diesen Augenblick nicht wieder, was es damals war; »jene Stadt entbehrt der Zufuhr aus unseren Colonien, welche sie damals besaß. »Der Hauptstapel wichtiger Handelsartikel hat sich bei uns festgesetzt. Aber wie »wichtig auch der Besitz dieses Monopols für unsere Seehäfen ist, derselbe ist »kein Monopol, welches ihnen nicht wieder genommen werden könnte. Sobald der »Rhein Allen gleich offen steht, können die westindischen Producte um so leichter »mit den gleichartigen Producten unserer ostindischen Colonien concurriren. Allein »selbst wenn dies unmöglich wäre, wie viele bedeutende Handelsartikel, z. B. Baum=»wolle, Tabak, Reis, Häute und andere giebt es nicht, deren Zufuhr nach Deutsch=»land eben so leicht über Antwerpen, als über unsere Häfen statthaben kann? Die »Lage unserer Stadt, welche für den Rheinhandel unendlich weniger günstig ist, »als die Lage Antwerpens, flößt uns gegründete Besorgniß ein.« — Die Besorgniß der Kaufmannschaft von Amsterdam erscheint bei einem Vergleiche der Schelde mit den holländischen Gewässern vollkommen gerechtfertigt. Die geringste Tiefe der ersten beträgt im Fahrwasser von Antwerpen bis ins Meer 30 bis 60 Fuß. Ueberall ist dieses Fahrwasser, selbst zwischen den Sandbänken der Mündung für die größten Schiffe so tief, daß dieselben an dem Quai von Antwerpen anlegen; zwischen den Sandbänken der Scheldemündung sind die drei Fahrstraßen mit gro=ßen Tonnen bezeichnet, und diese letzteren so wie die neue Einrichtung der Pilo=tage gewähren dem Seemanne die größte Sicherheit. Hollands Hauptflüsse sind dagegen zum Theile so versandet, daß die Eismassen und Hochgewässer, sich über die Dämme stürzend, seit dem Jahre 1421 70 Hauptüberschwemmungen verursacht haben. Jede solche Ueberschwemmung mußte nothwendig die Anhäufung des Ma=terials in den Flußbetten befördern, indem der durch die Seitenabflüsse geschwächte Strom nicht Kraft genug hatte, diese Materialien fortzuschwemmen. Unterhalb Gorckum liegt in der Meerweede, die Hauptfahrstraße vom Rhein nach Rotterdam und Dordrecht bildend, eine Sandbank (Giesendammsche droogte genannt), welche nicht mehr als sieben Fuß im Fahrwasser gestattet. Die Meerweede ist bis Dordrecht sehr versandet, sowie die Noord und die Neue=Maas oberhalb und unterhalb Rotterdam.

delsstand den so lange unerhört gebliebenen, billigen Forderungen Deutschlands geneigter zu machen, als bisher der Fall war. Der Artikel 4. des Vertrages vom 1. September v. J., nach welchem

»Waaren, die auf Schiffen des einen oder anderen Theiles in »die Häfen des Zollvereines und Belgiens eingeführt werden, »dort zum Verbrauch, zum Transit, oder zur Wiederausfuhr »bestimmt, oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers »in Entrepot [1]) gebracht werden können, ganz unter

---

Von dieser Haupthandelsstadt können acht Fuß tief gehende Schiffe nicht direct in See gelangen. Wenn sich daher der Seehandel künftig von Amsterdam, Rotterdam, Schiedam und Dordrecht mehr und mehr ab- und der Schelde so wie den an Belgiens Canälen liegenden Städten zuwenden sollte, so würde dies nach dem Vorstehenden sehr begreiflich erscheinen.

[1]) Zur Beurtheilung der Zweckmäßigkeit des öffentlichen Lagersystems in Belgien mögen hier folgende Bemerkungen Platz finden.

Die belgische Gesetzgebung kennt zwei Arten unversteuerter Waarenlager, nämlich öffentliche Niederlagen (entrepôts publics) für die inneren Bedürfnisse, und Freilager (entrepôts francs, vollständig abgeschlossene Räume mit einem oder mehreren Wasserbecken zum Ein- und Abladen der Schiffe und Gebäuden für die Waaren) in den Häfen für die auswärtigen Handelsverbindungen. In diesen Entrepots können die Besitzer ihre Waaren so lange liegen lassen, als ihr Interesse es erheischt, sie dürfen sie einpacken, auslesen, assortiren, Muster davon nehmen, so daß sie in denselben auch schon die Waaren auswählen, welche für den inneren Verbrauch bestimmt sind, oder zollfrei nach Deutschland durchgeführt werden sollen. Da die belgischen Eisenbahnen durch Regierungsagenten verwaltet sind, und die Güter, welche auf diesem Wege in das Land eingehen, ihnen ausschließlich anvertraut werden, sobald sie das belgische Territorium berühren, so erfolgt die Declaration und Revision der auf diesem Wege eingeführten, zur Niederlage bestimmten Waaren erst bei der Ankunft in den privilegirten Lagerräumen. Neben der Befreiung von den Zöllen gewähren die Entrepots auch Freiheit von beinahe allen Förmlichkeiten beim Ein- und Ausgange und bei der Bearbeitung auf dem Lager. Außerdem ist die wichtige Institution der Warrants in das belgische System aufgenommen worden. Diese sind Lagerzeugnisse oder Bescheinigungen an Kaufleute über ihr Eigenthumsrecht an den in ihrem Namen niedergelegten Waaren, mithin Besitzurkunden, die gesichertsten Pfandbriefe, die an Dritte überlassen werden können, entweder zu wirklichem Verkauf, oder als Pfand zu einer Anleihe oder anderen Geschäften. Die Uebertragungen geschehen ohne Zwischenkunft der Zollverwaltung einfach wie beim Wechsel durch Endossirung, welche der Verwaltung genügt, um die Waaren dem neuen oder letzten Inhaber des Lagerzeugnisses abzuliefern. Oft muß das Handelsgut lange Zeit unter Verschluß liegen bleiben, ehe es vortheilhaft im Innern des Landes oder in der Fremde angebracht werden kann; während dieser ganzen Zeit bleibt das Capital, das es vorstellt, ohne die Einrichtung der Warrants für ihren Besitzer unfruchtbar, und genießt dieser nicht eines hinreichenden Credits, so kann er keine anderen Handelsgeschäfte führen, so lange

»denſelben Bedingungen, welchen die auf Nationalſchiffen an=
»gebrachten Waaren unterliegen,«

enthält auch allerdings eine Feſtſetzung, welche mit Rückſicht auf die Tranſitzollfreiheit, die Belgien im Artikel 18 zugeſtanden hat, und mit Rückſicht auf die zwiſchen Antwerpen, Oſtende und Gent (Zelzaete) einer= und Cöln andererſeits beſtehende Eiſenbahnverbin=dung, von hoher Bedeutung erſcheint und für den holländiſchen Ein= und Ausfuhrhandel mit Deutſchland eine Lebensfrage werden kann, ſobald Holland ſich nicht zu gleichen Conceſſionen herbeiläßt. Die deutſche überſeeiſche Ausfuhr über belgiſche Häfen hat zwar bis zum Jahr 1843 keinen namhaften Umfang gewonnen (i. J. 1842 be=trug der Werth der über Belgien nach den ſogen. Colonialländern gegangenen Ausfuhren Preußens — worunter in der Statistique de la Belgique, Tableau général du commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1842 publié par le ministre des finan=ces. Brux. Oct. 1843, aus welcher die nachſtehende Angabe ent=nommen iſt, die übrigen Zollvereinsſtaaten, mit Ausnahme des Groß=herzogthumes Luxemburg, einbegriffen zu ſein ſcheinen — 1,555,531 Fr. und derjenige der Ausfuhren Luxemburgs 34,536 Fr.); es darf dabei jedoch nicht unerwogen bleiben, daß dieſer Verkehr aus einer Zeit herrührt, in welcher weder die Eiſenbahn vollendet war, noch die vorerwähnten, durch den Vertrag vom 1. September eingeräum=ten Erleichterungen des Tranſits ſtattfanden, von welchen mit vollem Rechte ein weſentlicher Einfluß auf alle den überſeeiſchen Handel und die Schifffahrt betreffenden Unternehmungen Deutſchlands und Belgiens zu erwarten iſt.

ſeine Waare lagert. Auch ereignet es ſich oft, daß der urſprüngliche Beſitzer ſeine Waare an Jemand verkauft, der ſie ebenfalls nicht gleich aus dem Lager zieht, und in ſolchem Falle müſſen ohne Warrant eine Menge Zeit und Koſten raubende Förmlichkeiten erfüllt werden, was beſonders unangenehm wird, wenn Käufer und Verkäufer nicht an demſelben Orte wohnen. Die Lagerſcheine oder Waarenpfand briefe erleichtern ſolche Geſchäfte; die Capitale in Waaren werden für ihre Eigen=thümer verfügbar, eröffnen ihnen geſicherten Credit und geſtatten ihnen eine Aus=breitung ihrer Geſchäfte und ihres Gewinnes zu ihrem eignen Vortheil, wie dem des Ganzen.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag

zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsvereine einerseits und Belgien andererseits.

Vom 1. September 1844.

Im Namen der hochheiligen Dreieinigkeit.

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuer-Systeme näher angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven Rossow, Netzeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Cöthen, Anhalt-Dessau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe, und des Landgräflich Hessischen Oberamts Meißenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des deutschen Zoll- und Handels-Vereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen und der Krone Würtemberg, zugleich die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend, der den Thüringischen Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten, — namentlich des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Coburg und Gotha, und der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Greitz, Reuß-Schleitz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und

Seine Majestät der König der Belgier andererseits,

gleichmäßig von dem Wunsche beseelt, unverzüglich zwischen dem Zollverein und Belgien einen Ihren gegenseitigen Handelsinteressen

Traité de Commerce

et de navigation entre l'Association de douanes et de commerce Allemande d'une part et la Belgique d'autre part.

Du 1. Septembre 1844.

Au nom de la Très-Sainte Trinité.

Sa Majesté le Roi de Prusse agissant tant en Son nom et pour les autres pays et parties de pays souverains compris dans Son système de douanes et d'impôts, savoir: le Grand-Duché de Luxembourg, les enclaves du Grand-Duché de Mecklembourg Rossow, Netzeband et Schönberg, la Principauté de Birkenfeld du Grand-Duché d'Oldenbourg, les Duchés d'Anhalt-Cöthen, d'Anhalt-Dessau et d'Anhalt-Bernbourg, les Principautés de Waldeck et Pyrmont, la Principauté de Lippe et le Grand-Bailliage de Meisenheim du Landgraviat de Hesse, qu'au nom des autres membres de l'association de douanes et de commerce allemande (Zoll-Verein) savoir: la couronne de Bavière, la couronne de Saxe et la couronne de Württemberg, tant pour elle que pour les Principautés de Hohenzollern-Hechingen et de Hohenzollern-Sigmaringen; le Grand-Duché de Bade, l'Electorat de Hesse, le Grand-Duché de Hesse, tant pour lui que pour le Bailliage de Hombourg du Landgraviat de Hesse; les Etats formant l'association de douanes et de commerce de Thuringe, savoir: le Grand-Duché de Saxe, les Duchés de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenbourg et de Saxe-Cobourg et Gotha, les Principautés de Schwarzbourg-Rudolstadt et de Schwarzbourg-Sondershausen, de Reuss-Greitz, de Reuss-Schleiz et de Reuss-Lobenstein et Ebersdorf; le Duché de Brunsvic, le Duché de Nassau et la ville libre de Francfort d'un part; et

Sa Majesté le Roi des Belges d'autre part,

étant également animés du désir d'établir promptement entre le Zoll-Verein et la Belgique un état de choses conforme à leur

entsprechenden Zustand einzurichten und ihre Schifffahrts- und Handelsbeziehungen auf dauernden Grundlagen zu bestellen, indem Sie Sich vorbehalten, dieselben durch neue wechselseitige Begünstigungen zu erweitern, sind übereingekommen, zu dem Zwecke in Unterhandlung zu treten und haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen, den Herrn Alexander Heinrich Freiherrn von Arnim, Allerhöchstihren Kammerherrn, Geheimen Legationsrath und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige der Belgier, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens zweiter Klasse, des St. Johanniter-Ordens und des Königlich Preußischen eisernen Kreuzes, Ritter des Kaiserlich Russischen Militair- St. Annenordens dritter Klasse und des St. Georgenordens fünfter Klasse, Kommandeur des Großherzoglich Badischen Ordens vom Zähringer Löwen und des Großherzoglich Hessischen Ludwigsordens;

Seine Majestät der König der Belgier, den Generallieutenant Grafen Goblet von Alviella, Allerhöchstihren Flügeladjutanten, Staatsminister und Minister der auswärtigen Angelegenheiten, General-Inspecteur der Festungen und des Geniecorps, Mitglied der Repräsentantenkammer, Offizier Allerhöchstihres Ordens, Großkreuz des Sachsen-Ernestinischen Hausordens, Großkreuz des Königlich Sächsischen Civilverdienstordens, Großkreuz des Großherzoglich Oldenburgischen Ordens des Herzogs Peter Friedrich Ludwig, Kommandeur der Französischen Ehrenlegion, Ritter des Kaiserlich Russischen St. Annenordens zweiter Klasse und des Militair-Wilhelmsordens dritter Klasse,

welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Artikel I.

Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Zollvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Belgiens [1]) eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt

---

[1]) Die belgischen Häfen, in welchen sich Zollämter für die Einfuhr seewärts befinden, sind: Antwerpen, Brüssel, Löwen und Termonde für die Einfuhren auf der Schelde; Gent für die Einfuhr auf dem Canal von Terneuze und diejenige

intérêts commerciaux réciproques, et de constituer leurs relations de navigation et de commerce sur des bases durables qu' Ils Se réservent d'élargir par d'autres concessions metuelles, sont convenus dans ce but d'entrer en négociations et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires respectifs, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse, le Sieur Alexandre Henri Baron d'Arnim, Son Chambellan, Conseiller intime de Légation et Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges, Chevalier de l'Ordre de l'Aigle rouge de la deuxième classe, de Saint-Jean de Jérusalem et de la Croix de fer de Prusse, Chevalier des Ordres militaires de Sainte-Anne de la troisième classe et de Saint-Georges de la cinquième classe de Russie, Commandeur des Ordres du Lion de Zähringen de Bade et de Louis de la Hesse Grand-Ducale;

Sa Majesté le Rois des Belges le Lieutenant-Général Comte Goblet d'Alviella, Son Aide-de-Camp et Ministre d'Etat et des Affaires Etrangères, Inspecteur-général des Fortifications et du Corps du Génie, Membre de la Chambre des Représentants, Officier de Son Ordre, Grand-Croix de l'Ordre de la Branche Ernestine de la Maison de Saxe, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre du Mérite civil de Saxe, Grand-Croix de l'Ordre du Duc Pierre-Frédéric-Louis d'Oldenbourg, Commandeur de l'Ordre de la Légion d'Honneur, décoré de l'Ordre de Sainte-Anne de Russie de la deuxième classe, décoré de la croix de troisième classe de l'Ordre militaire de Guillaume,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants.

Article I.

Les navires appartenant à la Prusse ou à l'un des autres Etats du Zoll-Verein qui entreront sur lest ou chargés dans les

---

über Ostende; Zelzaete ebenfalls für die Einfuhr auf dem gedachten Canal; Brügge für die über Ostende; Nieuport für die unmittelbare Einfuhr zur See, Ostende desgleichen.

die belgischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Preußens oder in einen der Häfen der übrigen Staaten des Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, sollen keinen Tonnen=, Flaggen=, Hafen=, Baken=, Lootsen=, Anker=, Schlepp=, Leuchtthurms=, Schleusen=, Kanal=, Quarantaine=, Bergungs=, Mäkler=, Entrepotgeldern noch anderen Zöllen oder Abgaben, welcher Art oder Benennung es sei, die im Namen und zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art zur Erhebung kommen, unterworfen werden, als denen, welche für Nationalschiffe bei dem Eingange und während ihres Aufenthalts in diesen Häfen, oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig bestehen oder in der Folge eingeführt werden können.

Artikel II.

In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein= und Ausladen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Bassins betrifft, und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstiger Bestimmungen, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen werden können, ist man gleichmäßig übereingekommen, daß den Nationalschiffen kein Privilegium oder Vorzug zugestanden werden soll, welcher nicht auf dieselbe Weise den Schiffen des anderen Theiles zukommen würde, indem der Wille der beiden hohen vertragenden Theile dahin geht, daß auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuße einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Artikel III.

Die Erstattung des Zolles, welchen die Regierung der Niederlande von der Schifffahrt der Schelde in Folge des dritten Paragraphen des neunten Artikels des Vertrages vom neunzehnten April eintausend acht hundert neun und dreißig erhebt, wird den Schiffen der Staaten des Zollvereins von Belgien zugesichert. [1]).

---

[1]) Der Artikel IX. des am 19. April 1839 zu London unterzeichneten Tractats bestimmt, daß zu Gunsten Hollands ein Zoll auf der Schelde erhoben werden soll. Da die Einführung dieses Zolles als ine Folge der Trennung Belgiens von Holland und als eine der Bedingungen des Friedens, welcher im Interesse des ganzen Landes abgeschlossen wurde, anzusehen, auf der anderen Seite aber nicht zu

ports de la Belgique, ou qui en sortiront, et réciproquement les navires appartenant à la Belgique qui entreront sur lest ou chargés dans les ports de la Prusse ou dans l'un des ports des autres Etats du Zoll-Verein, ou qui en sortiront, quelque soit le lieu de leur départ ou de leur destination, ne seront pas assujettis à des droits de tonnage, de pavillon, de port, de balisage, de pilotage, d'ancrage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, de courtage, d'entrepôt ou à d'autres droits ou charges, de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, que ceux qui sont actuellement ou pourront, par la suite, être imposés aux bâtiments nationaux à l'entrée et pendant leur séjour dans ces ports ou à leur sortie.

Article II.

En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, rades, hâvres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques, auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et leur chargement, il est également convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilège ou faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre partie, la volonté des deux Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Article III.

Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'article neuf du traité du dix-neuf Avril mil-huit-cent-trente-neuf, est garanti aux navires des Etats du Zoll-Verein.

---

verkennen war, daß eine solche Belastung des Schifffahrtsverkehres die Entwickelung von Antwerpen und Gent außerordentlich erschweren werde, so glaubte die belgische Regierung diese Last nicht als eine locale behandeln zu dürfen, dieselbe vielmehr dem Handel des ganzen Landes auflegen zu müssen. Sie machte daher der Repräsentantenkammer den Vorschlag, durch eine kleine Erhöhung der Zölle und des

Artikel IV.

Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird stattfinden können, sollen in gleicher Weise auf Schiffen des anderen vertragenden Theils dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des anderen Theils in die Häfen des Zollvereins und Belgiens eingeführt werden, sollen dort zum Verbrauch, zum Transit, oder zur Wiederausfuhr bestimmt, oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Machthaber, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denselben Bedingungen und ohne größeren Magazinsgebühren, Bewachungs- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen angebrachten Waaren unterliegen [1]).

Artikel V.

Die Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, welche direct aus den Häfen des Zollvereins in die Häfen Belgiens auf Schiffen eines der Staaten des Zollvereins, ebenso die Waaren, welche direct aus den Häfen Belgiens in die Häfen des Zollvereins auf belgischen Schiffen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Ausgangsab-

---

Tonnengeldes den Schiffen, die Antwerpen und Gent besuchen, den Zoll wieder zu erstatten, und dieser Vorschlag erhielt die Genehmigung der Kammer. Der erste Artikel des unterm 5. Juni 1839 erlasseenen Gesetzes lautet:

»Der Seitens der Regierung der Niederlande von der Scheldeschifffahrt — um von der See nach Belgien, oder von Belgien nach der See auf der Schelde oder dem Canal von Terneuze sich zu begeben, — zu erhebende Zoll wird vom Staate den Schiffen aller Nationen zurückgezahlt. Jeden Falles ist die Regierung ermächtigt, wenn sich hinsichtlich einer der fremden Flaggen wichtige und specielle Gründe darbieten, in Hinsicht derselben die Wirkung der gegenwärtigen Disposition provisorisch aufzuheben.«

Der Artikel II. lautet:

»Vor dem 1. Januar 1843 soll untersucht werden, ob die vorhergehende Disposition aufrecht erhalten werden darf zu Gunsten solcher Länder, mit welchen keine Handelsübereinkünfte getroffen werden.«

Article IV.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par navires appartenant à l'autre Partie contractante.

Les marchandises importées dans les ports du Zoll-Verein et de la Belgique par des navires appartenant à l'une ou à l'autre Partie, pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause, le tout aux mêmes conditions et sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature plus forts que ceux, auxquels sont soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Article V.

Les marchandises de toute espèce, sans distinction d'orgine, importées directement des ports du Zoll-Verein dans ceux de Belgique par navires appartenant à l'un des Etats du Zoll-Verein, ainsi que celles qui seront importées directement des ports de Belgique dans ceux du Zoll-Verein par navires Belges, ne paieront dans les ports respectifs d'autres ni de plus forts droits d'entrée

---

Der dritte und letzte Artikel besagt:

»Um für die durch den vorhergehenden Artikel vorgeschriebene Rückzahlung theilweise aufzukommen, sollen drei Zusatz-Centimen zu den Abgaben der Douane, des Transit und des Tonnengeldes erhoben werden, von dem durch die Regierung zu bestimmenden Zeitpuncte an.«

[1]) Das belgische Differential-Zollsystem findet nur auf die zum Verbleiben im Lande, nicht auf die zum Transit bestimmten Waaren Anwendung. Die Concurrenz der vereinsländischen Flaggen mit der belgischen hinsichtlich der Einfuhr der nach den belgischen Entrepots oder nach dem Vereinsgebiete bestimmten überseeischen Erzeugnisse ist daher völlig unbeschränkt. Außerdem wird das Differential-Zollsystem Belgiens auch noch durch den Artikel VI. des Vertrages gemildert, indem durch denselben die fremden Vorhäfen des anderen Theils dessen eigenen Häfen gleichgestellt worden sind.

gaben entrichten, auch keinen anderen Förmlichkeiten unterworfen werden, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

Auf gleiche Weise sollen die Waaren jeder Art behandelt werden, welche aus den Häfen Belgiens auf Schiffen des Zollvereins oder aus den Häfen des Zollvereins auf belgischen Schiffen, wohin auch die Bestimmung derselben sein möge, ausgeführt werden [1]).

Separat-Artikel.

Während die Ladungen der Schiffe des Zollvereins, welche in indirecter Fahrt nach Belgien kommen, Differentialzöllen unterworfen sind, sollen die belgischen Schiffe, welche in die Häfen des Zollvereins Ladungen einführen, die weder in einem Hafen des Zollvereins noch in einem Hafen Belgiens geladen sind, eine außerordentliche Flaggenabgabe entrichten, welche die Hälfte des gegenwärtigen Satzes [2]) dieser Abgabe nicht übersteigen wird.

Diese Bestimmung soll bis zum ersten Januar eintausend achthundert achtundvierzig und über diesen Zeitpunct hinaus für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages in Kraft bleiben, wenn nicht zu dem genannten Zeitpuncte der eine oder der andere der hohen vertragenden Theile eine allgemeine Veränderung in dem Systeme seiner Schifffahrtsgesetzgebung einführt.

In letzterem Falle werden die hohen vertragenden Theile sich verständigen, um die Bestimmung des ersten Absatzes des gegenwärtigen Artikels mit den etwa einzuführenden Modificationen in Uebereinstimmung zu setzen.

Artikel VI.

Die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbsfleißes des Zollvereins, welche in den Häfen an den Mündungen der Ströme von der Elbe bis zur Maas, diese beiden Ströme einbegriffen, auf Schiffen des Zollvereins geladen und direct in die belgischen Häfen eingeführt werden, sollen in letzteren ebenso behandelt werden, als wenn sie direct aus einem Hafen des Zollvereins kämen.

---

[1]) Aus dem Gesetze vom 21. Juli 1844 und der königlichen Verordnung von demselben Tage in Beziehung auf die Differentialzölle ist in der Anlage B. (S. 139) ein Auszug mitgetheilt.

[2]) Die von belgischen Schiffen in den preußischen Seehäfen zu entrichtende außerordentliche Flaggenabgabe beträgt für die Schiffslast von 4000 preußischen Pfunden

ou de sortie et ne seront assujetties à d'autres formalités que si l'importation avait lieu par bâtiments nationaux.

Il en sera de même pour les marchandises de toute espèce exportées des ports de la Belgique par navires du Zoll-Verein, ainsi que pour celles qui seront exportées des ports du Zoll-Verein par navires Belges pour quelque destination que ce soit.

Article séparé.

Les cargaisons des navires du Zoll-Verein importées en Belgique par navigation indirecte étant soumises à des droits différentiels, les navires Belges qui importeront dans les ports du Zoll-Verein des cargaisons prises dans un port n'appartenant ni au Zoll-Verein ni à la Belgique, paieront un droit extraordinaire de pavillon qui n'excédera pas la moitié du taux actuel de ce droit.

Cette stipulation restera en vigueur jusqu'au premier Janvier mil-huit-cent quarante-huit et au de là de ce terme, pour toute la durée du présent traité, si au dit terme l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes n'apporte point un changement général à son système de législation sur la navigation.

Dans ce dernier cas les Hautes Parties contractantes s'entenderont pour concilier la stipulation du paragraphe premier du présent article avec les modifications qui pourraient être introduites.

Article VI.

Les produits du sol et de l'industrie du Zoll-Verein chargés dans les ports situés aux embouchures des fleuves depuis l'Elbe jusqu'à la Meuse, y compris ces deux fleuves, sur bâtiments du Zoll-Verein et importés directement dans les ports Belges, seront traités dans ces derniers comme s'ils venaient directement d'un port du Zoll-Verein.

---

a) von Schiffen mit Ladung: beim Eingange 1 Sgr.; beim Ausgange 15 Sgr.

b) Von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind: beim Eingange 15 Sgr.; beim Ausgange 7½ Sgr.

c) Von Schiffen mit Ballast: Nichts.

Dessen in Erwiederung sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche in den Häfen der Maas auf belgischen Schiffen geladen und direct in den Häfen des Zollvereins eingeführt werden, in letzteren ebenso behandelt werden, als wenn sie direct aus einem belgischen Hafen kämen [1]).

Ueberdies sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche auf Schiffen des Zollvereins entweder direct oder aus den, den Häfen des Zollvereins gleichgestellten und im ersten Absatze bezeichneten Häfen nach den, den belgischen Häfen gleichgestellten und im zweiten Absatze bezeichneten Häfen gebracht werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr [2]) in Belgien ebenso behandelt werden, als wenn sie direct und auf einem Schiffe des Zollvereins in einen belgischen Hafen eingeführt wären; und gleicherweise sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche auf belgischen Schiffen entweder direct oder aus den gleichgestellten Häfen der Maas in die gleichgestellten Häfen von der Elbe bis zur Maas angebracht werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in den Zollverein ebenso behandelt werden, als wenn sie direct und auf einem belgischen Schiffe in einen Hafen des Zollvereins eingeführt wären.

Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich vor, die zur Feststellung des Ursprungs der Waaren erforderlichen Beweise, insoweit diese Beweise nöthig sein sollten, durch gemeinsame Abrede festzustellen [3]).

---

[1]) Bei den in der belgischen Repräsentantenkammer über die Annahme des Vertrages gepflogenen Verhandlungen wurde gegen den Artikel VI. das Bedenken erhoben, daß derselbe der Flagge des Zollvereines günstiger sei, als der belgischen Flagge, indem er die Ladungen der belgischen Schiffe mit höheren Zöllen belaste. Der Finanzminister gab darauf die Erklärung ab, daß die belgische Flagge in dem (im dritten Absatze des Artikels VI.) vorgesehenen Falle der zollvereinsländischen für die Erzeugnisse der Zollvereinsstaaten gleichgestellt werden solle, und diese Gleichstellung ist durch den Artikel I. der belgischen Verordnung vom 31. December 1844, welche in der Anlage C. (Seite 242) mitgetheilt ist, später auch bewirkt worden.

[2]) Unter der »demnächstigen Einfuhr in Belgien« ist nach der zwischen beiden Regierungen getroffenen Abrede nur die directe Einfuhr zur See in einen belgischen Seehafen unter belgischer oder Zollvereins-Flagge zu verstehen; so daß z. B. eine Einfuhr, die über Rotterdam nach der Provinz Lüttich unter Durchfahrung des niederländischen Gebietes stattfinden möchte, auf die Begünstigungen des Artikels VI. keinen Anspruch würde machen können. —

Par réciprocité les produits du sol et de l'industrie de la Belgique, chargés dans les ports de la Meuse sur bâtiments Belges et importés directement dans les ports du Zoll-Verein, seront traités dans ces derniers comme s'ils venaient directement d'un port Belge.

De plus les produits du sol et de l'industrie du Zoll-Verein apportés sur bâtiments du Zoll-Verein ou directement, ou des ports assimilés aux ports du Zoll-Verein et désignés au premier paragraphe, dans les ports assimilés aux ports Belges et désignés au second paragraphe, seront traités lors de leur importation subséquente en Belgique, comme s'ils étaient importés directement et sous pavillon du Zoll-Verein dans un port Belge; et de même les produits du sol et de l'industrie de la Belgique apportés sur bâtiments Belges, ou directement, ou des ports assimilés de la Meuse dans les ports assimilés depuis l'Elbe jusqu'à la Meuse, seront traités, lors de leur importation subséquente dans le Zoll-Verein, comme s'ils étaient importés directement et sous pavillon Belge dans un port du Zoll-Verein.

Les deux Hautes Parties contractantes se réservent de déterminer d'un commun accord les preuves à fournir pour constater l'origine des marchandises, en tant que ces preuves seraient nécessaires.

Bei solcher demnächstigen Einfuhr, d. h. in dem Falle, wo die nach Belgien bestimmten, entweder in einem Hafen des Zollvereines oder in einem der gleichgestellten Häfen zwischen Elbe und Maas geladenen Erzeugnisse des Zollvereines zunächst nach einem, den belgischen Häfen gleich gestellten Hafen an der Maas gebracht werden, muß der Nachweis geführt werden, daß der Transport nach dem letztgedachten Hafen auf einem Schiffe des Zollvereines oder auf einem belgischen Schiffe erfolgt sei. Zu diesem Behufe hat bei der Ankunft in den den belgischen Häfen gleichgestellten Häfen an der Maas der Führer des Schiffes, wenn dieses ein preußisches ist, dem preußischen Consul, und wenn es ein belgisches ist, dem belgischen Consul, die über die Gegenstände seiner Ladung vorhandenen Ursprungszeugnisse vorzulegen, und es wird sodann jedes der letzteren von dem betreffenden Consul mit einer Bescheinigung dahin versehen: »daß und mit welchem preußischen, resp. belgischen Schiffe die in den Ursprungszeugnissen angegebenen Waaren eingeführt worden seien.«

[3]) Der im vierten Absatz des Artikels VI. erwähnte Nachweis der Abstammung der Waaren soll nach der deshalb getroffenen Abrede durch Ursprungs-

Artikel VII.

Die Prämienzollvergütungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in den Staaten eines der beiden hohen vertragenden Theile den Nationalschiffen oder deren Ladungen bewilligt sind, oder bewilligt werden könnten, sollen in gleicher Weise sowohl den Schiffen des anderen Theils als auch den Waaren bewilligt werden, welche direct auf Schiffen des einen oder des anderen Theiles von dem einen Lande nach dem anderen eingeführt, oder, wohin auch die Bestimmung derselben sein möge, ausgeführt werden.

Eine Ausnahme jedoch hiervon und von den Bestimmungen des ersten und vierten Artikels soll in Betreff der Begünstigungen stattfinden, deren die Erzeugnisse der Nationalfischerei und der Handel mit Salz gegenwärtig genießen, oder in Zukunft genießen möchten. [1])

Artikel VIII.

Die Unterthanen eines jeden der beiden vertragenden Theile werden sich in Beziehung auf die Ausübung der Küstenschifffahrt den Gesetzen unterwerfen, welche in dieser Hinsicht in jedem der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile bestehen, oder in Zukunft angeordnet werden möchten.

Artikel IX.

Die Schiffe des Zollvereins, welche nach einem der Häfen Belgiens kommen, und die Schiffe Belgiens, welche nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements der Staaten der beiden hohen ver-

---

zeugnisse nach dem in der Anlage D. (Seite 245) beigefügten Muster geführt werden. Einer Beglaubigung dieser Ursprungszeugnisse durch den belgischen Consul in den Abgangshäfen des Zollvereines oder in den gleichgestellten Häfen bedarf es jedoch nicht, indem von Seiten der Zollvereinsstaaten die zur Abwendung von Mißbräuchen geeigneten Anordnungen werden getroffen werden, wohin namentlich die Anlegung des amtlichen Verschlusses, so weit dieselbe nach der Beschaffenheit der Gegenstände und der Art des Transports zulässig ist, und die Bescheinigung des Ausgangs durch das zollvereinsländische Gränzzollamt, über welches der Transport nach einem der gleichgestellten Häfen erfolgt, zu rechnen sind.

Article VII.

Les primes, restitutions de droit ou autres avantages de ce genre qui sont ou qui pourraient être accordés dans les Etats de l'une des deux Hautes Parties contractantes aux navires nationaux ou à leurs cargaisons, seront également accordés soit aux navires de l'autre Partie, soit aux marchandises importées directement de l'un pays dans l'autre Partie, ou exportées pour quelque destination que ce soit.

Toutefois il est fait exception à ce qui précède et aux stipulations des articles premier et quatrième, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale et le commerce du sel sont ou pourraient être l'objet.

Article VIII.

Les sujets de chacune des deux Parties contractantes se conformeront respectivement, en ce qui concerne l'exercice cabotage, aux lois qui regissent actuellement ou qui pourront régir par la suite cette matière dans chacun des Etats des deux Hautes Parties contractantes.

Article IX.

Les navires du Zoll-Verein entrant dans un des ports de la Belgique et les navires de la Belgique entrant dans un des ports du Zoll-Verein et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, toutefois en se conformant aux lois et réglements des Etats des deux Hautes Parties con-

---

1) Die in Belgien geltenden gesetzlichen Bestimmungen, vermöge welcher die unter der Nationalflagge eingeführten Waaren (mit Ausnahme der Gegenstände, welche Hauptgegenstände der belgischen Fabrikation bilden, als: Eisen und Eisenwaaren, Wollkratzen, Messerschmiedewaaren, Garn und Gewebe aller Art) durch eine Zollerleichterung von zehn Prozent begünstiget sind, enthält der unter C. anliegende Auszug (Seite 242.)

Den Schiffen des Zollvereines und deren Ladungen sind Prämien, Zollvergütungen und ähnliche Vortheile bisher nicht gewährt worden.

tragenden Theile richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, außer wegen der Bewachung zu entrichten.

Artikel X.

Die Schiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile, welche in einem der Häfen des anderen Theiles im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Fllle unterworfen sind, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen.

Artikel XI.

Im Falle der Strandung oder des Schiffsbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen wird dem Capitain und der Mannschaft sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle Hülfe und Beistand geleistet werden. Die Maaßregeln wegen der Bergung werden nach Maaßgabe der Landesgesetze stattfinden, und es werden keine höhere Bergungskosten entrichtet werden als diejenigen, welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgabenentrichtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Artikel XII.

Die vorhergehenden Bestimmungen (Artikel I, II, IV, V, VI, VII und IX.) sollen ebensowohl auf die Schifffahrt zur See, wie auf die Flußschifffahrt Anwendung finden, so daß namentlich in Beziehung auf Abgaben von der Waare, auf Abgaben der Schifffahrt, sei es für das Schiff oder für die Ladung, ferner hinsichtlich der Patent- und aller anderen Abgaben oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, die Schiffe des anderen vertragenden Theiles weder mit anderen noch mit höheren Abgaben belegt

tractantes, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée pour un autre port, soit du même pays soit d'un autre, et la réexporter sans être astreints à payer, pour cette partie de la cargaison, aucuns droits de douane sans ceux de surveillance.

Article X.

Les navires de l'une des deux Hautes Parties contractantes, entrant en relâche forcée dans l'un des ports de l'autre, n'y paieront, soit pour le navire, soit pour son chargement, que les droits auxquels les nationaux sont assujettis dans le même cas, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée, que ces navires ne fassent aucune opération de commerce et qu'ils ne séjournent pas dans le port plus long temps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche.

Article XI.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire appartenant aux Etats de l'une des Hautes Parties contractantes sur les côtes de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour leurs personnes que pour le navire et sa cargaison. Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays, et il ne sera payé de frais de sauvetage plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient assujettis en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront tenues au paiement d'aucun droit, à moins qu'elles ne soient admises pour la consommation.

Article XII.

Les stipulations qui précèdent (articles premier, deuxième, quatrième, cinquième, sixième, septième et neuvième) s'appliquent à la navigation tant maritime que fluviale, de manière que, nommément par rapport aux droits de douane, aux droits de navigation, pesant soit sur les navires, soit sur les chargements, aux droits de patente, ainsi qu'à tous autres droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, les navires appartenant à l'autre Partie contractante ne

werden können, als diejenigen, denen die Nationalschiffe unterliegen.

Artikel XIII.

Die beiderseitigen Consuln sollen befugt sein, die Matrosen, welche von Schiffen ihrer Nation desertirt sein sollten, festnehmen zu lassen und sie an Bord oder in ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden und durch Mittheilung der Schiffsregister oder der Musterrolle oder durch andere amtliche Documente, im Original oder in gehörig beglaubigter Abschrift, den Beweis führen, daß die reclamirten Individuen zu der betreffenden Mannschaft gehört haben. Auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reclamation soll die Auslieferung nicht versagt werden können. Es soll ihnen aller Beistand gewährt werden für die Aufsuchung und Festnahme der gedachten Deserteurs, welche verhaftet und in den Gefängnissen des Landes auf Requisition und auf Kosten der Consuln so lange in Verwahrsam gehalten werden sollen, bis die Konsuln Gelegenheit gefunden haben, dieselben fortzusenden. Wenn jedoch diese Gelegenheit innerhalb des Verlaufs von drei Monaten, angerechnet vom Tage der Festnahme, sich nicht darbieten sollte; so werden die Deserteurs in Freiheit gesetzt und können wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Theiles sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen bleiben.

Artikel XIV.

Wenn einer der hohen vertragenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine besondere Begünstigung in Beziehung auf die Schifffahrt gewähren sollte, so wird diese Begünstigung auch dem anderen Theile zu Statten kommen, welcher dieselbe ohne Entgelt genießen soll, wenn die Concession ohne Entgelt gewährt ist, oder wenn die Concession an eine Bedingung geknüpft ist, gegen Bewilligung desselben Entgelts.

Artikel XV.

Es sollen als Schiffe des Zollvereins oder Belgiens diejenigen angesehen werden, welche als solche in den Staaten, welchen sie

pourront être imposés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont frappés les navires nationaux.

Article XIII.

Les Consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront, par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée des registres du bâtiment ou du rôle d'equipage ou par d'autres documents officiels, que les individus qu'ils réclament faisaient partie du dit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays, à la réquisition et aux frais des Consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté, et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins sujets de l'autre Partie seront exceptés de la présente disposition.

Article XIV.

Si une des Hautes Parties contractantes accorde par la suite à un autre Etat quelque faveur particulière en fait de navigation, cette faveur deviendra commune à l'autre Partie, qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite, ou en accordant la même compensation, si la concession est conditionnelle.

Article XV.

Seront considérés comme navires du Zoll-Verein ou de la Belgique ceux qui seront reconnus tels dans les Etats auxquels

angehören, nach Maaßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Es versteht sich indeß, daß die Befehlshaber der Seeschiffe die Nationalität derselben durch Seebriefe beweisen müssen, welche in den vorgeschriebenen Formen ausgefertigt und mit der Unterschrift der zuständigen Behörde des Landes, welchem das Schiff angehört, versehen sind, und daß eines Theils die Schiffsführer oder Patrone vom Neckar, vom Main, von der Mosel und vom Rhein, und andererseits die Schiffsführer oder Patrone von der Maas und der Schelde ihre Berechtigung zur Schifffahrt auf einem der bezeichneten Flüsse nachweisen müssen, um zur Schifffahrt auf den dem anderen vertragenden Theile gehörenden Flüssen zugelassen zu werden [1]).

Artikel XVI.

Es soll völlige und unbeschränkte Freiheit des Verkehrs zwischen den Unterthanen der beiden hohen vertragenden Theile bestehen, in dem Sinne, daß ihnen dieselben Erleichterungen, dieselbe Sicherheit und derselbe Schutz, welchen die Nationalen genießen, beiderseits zugesichert werden. Demgemäß werden die beiderseitigen Unterthanen in Beziehung auf ihren Handel oder ihr Gewerbe in den Häfen, Städten oder sonstigen Orten der beiden hohen vertragenden Theile, sei es, daß sie sich dort niederlassen, oder daß sie sich nur vorübergehend dort aufhalten, weder andere noch höhere Abgaben, Taxen oder Auflagen entrichten, als diejenigen, welche von den Nationalen zu entrichten sind, und die Privilegien, Freiheiten und anderen Begünstigungen, deren in Beziehung auf Handel oder Gewerbe die Unterthanen der einen der beiden hohen vertragenden Theile genießen, sollen auch den Unterthanen des anderen zukommen.

Die Patentsteuer, welche von den Handelsreisenden in den Staaten des einen der beiden hohen vertragenden Theile zu entrichten ist, wird auf beiden Seiten auf einen gleichmäßigen, gemeinsam zu bestimmenden Satz ermäßigt werden [2]).

---

[1]) Die in Belgien über die Nationalität der Schiffe und den Beweis derselben geltenden gesetzlichen Bestimmungen sind in dem unter E. (Seite 248) anliegenden Auszuge aus dem Gesetze vom 14. März 1810 enthalten, bei welchem sich auch ein Muster zu den Seebriefen befindet.

[2]) Unter den im Alinea 1. gebrauchten Ausdrucke »Unterthanen« sind sowohl solche Individuen, welche in dem Lande, wo sie ein Gewerbe treiben, ein gesetzliches

ils appartiennent conformément aux lois et réglements en vigueur. Il est toutefois bien entendu, que les commandants de navires de mer devront en prouver la nationalité par des lettres de mer expédiées dans les formes prescrites et munies de la signature des autorités compétentes du pays auquel le navire appartient, et que, d'une part, les conducteurs ou patrons du Necker, du Mein, de la Moselle et du Rhin, et, d'autre part, les conducteurs ou patrons de la Meuse et de l'Escaut devront constater leur droit à la navigation de l'un des dits fleuves pour être admis à la navigation des fleuves appartenant à l'autre partie contractante.

Article XVI.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce entre les sujets des deux Hautes Parties contractantes, en ce sens que les mêmes facilités, sécurité et protection dont jouissent les nationaux, sont garanties des deux parts. En conséquence les sujets respectifs ne paieront point à raison de leur commerce ou de leur industrie dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux Hautes Parties contractantes, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux, et les privilèges, immunités et autres faveurs, dont jouiront, en matière de commerce ou d'industrie, les sujets de l'une des deux Hautes Parties contractantes seront communs à ceux de l'autre.

La patente, dont sont passibles dans les Etats de deux Hautes Parties contractantes les voyageurs de commerce, sera réduite, de part et d'autre, à un taux uniforme à fixer d'un commun accord.

Domicil entweder vorübergehend oder dauernd haben, als auch diejenigen zu verstehen, welche daselbst das Indigenat besitzen, oder naturalisirt worden sind.

Zu den im Alinea 2 erwähnten »Handlungsreisenden« sind ausschließlich die Gehülfen von Handlungshäusern in Belgien oder dem Zollverein zu verstehen, welche für Rechnuug dieser Häuser mit oder ohne Proben, Muster 2c. umherreisen, um Aufträge und Bestellungen von Groß- und Kleinhändlern oder Privatpersonen zu sammeln.

Artikel XVII.

Der Durchgang der von Belgien kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch die nachstehenden Gebietstheile des Zollvereins transitirten, soll den folgenden Abgaben als höchsten Sätzen unterworfen sein:

a) Die Durchgangsabgabe soll nicht mehr als einen halben Silbergroschen vom Zollcentner für alle Waaren betragen, welche auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn in Köln ankommen und von dort aus dem Gebiete des Zollvereins auf dem Rheine zu Berg oder zu Thal ausgeführt werden; desgleichen sollen alle Waaren, welche, nachdem sie auf dem Rheine in das Gebiet des Zollvereins über Emmerich und Neuburg eingetreten und in Köln zu Schiffe angekommen sind, von dort über Aachen auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn ausgeführt werden, keinem höheren Zoll als einem halben Silbergroschen vom Zollcentner unterliegen.

b) Die Transitabgabe wird auf einen halben Silbergroschen vom Zollcentner in Beziehung auf alle Straßenzüge ermäßigt, welche von der belgischen Gränze ausgehen und das Gebiet des Zollvereins auf der linken Seite des Rheines durchschneiden, um in die Rheinhäfen auszulaufen, und umgekehrt.

c) Die Durchgangsabgabe wird gleichfalls auf einen halben Silbergroschen vom Zollcentner in Beziehung auf die Straßenzüge ermäßigt, welche mit Berührung des Gebiets des Zollvereins von Belgien nach Frankreich, von Belgien nach den Niederlanden und von Belgien nach Belgien gehen.

d) Die Transitabgabe wird ebenso auf einen halben Silbergroschen vom Zollcentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche von Belgien aus durch das Gebiet des Zollvereins gehen und auf der deutschen Gränze von Saarbrück bis Mittenwald einschließlich ausgehen, und umgekehrt.

e) Die Durchgangsabgabe wird auf zehn Silbergroschen vom Zollcentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche das Gebiet des Zollvereins durchschneiden, um auf der Gränze zwischen Mittenwald ausschließlich und der Donau einschließlich auszugehen.

Die Transitabgabe, welche für nachstehende Gegenstände, näm-

Article XVII.

Le transit des marchandises venant de Belgique ou y allant, passant par les territoires ci-après désignés du Zoll-Verein, sera soumis, au maximum, aux droits suivants:

a) Le droit de transit ne pourra excéder un demi Silbergros par quintal (Zoll-Centner) sur toutes les marchandises qui arrivent à Cologne par le chemin de fer Belge-Rhénan et qui sont de là exportées du territoire du Zoll-Verein par le Rhin, en amont ou en aval; vice-versa toutes les marchandises qui, après être entrées par le Rhin sur le territoire du Zoll-Verein par Emmerich et Neubourg et être arrivées à Cologne par navires, sont de là exportées par Aix-la-Chapelle sur le chemin de fer Belge-Rhénan, ne peuvent être soumises à un droit plus élevé qu'un demi Silbergros par quintal.

b) Le droit de transit est réduit à un demi Silbergros par quintal à l'égard de toutes les routes partant de la frontière Belge et traversant le territoire du Zoll-Verein sur la rive gauche du Rhin, pour aboutir dans les ports du Rhin, et vice-versa.

c) Le droit de transit sera également réduit à un demi Silbergros par quintal à l'égard des routes qui vont de la Belgique en France, de Belgique dans les Pays-Bas et de Belgique en Belgique, en traversant le territoire du Zoll-Verein.

d) Le droit de transit est de même réduit à un demi Silbergros par quintal à l'égard des routes qui se dirigent de la Belgique par le territoire du Zoll-Verein et qui sortent par la frontière allemande depuis Saarebruck jusqu'à Mittenwald inclusivement, et vice-versa.

e) Le droit de transit sera réduit à dix Silbergros par quintal à l'égard des routes qui traversent le territoire du Zoll-Verein pour sortir par la frontière entre Mittenwald exclusivement et le Danube inclusivement.

Le droit de transit existant sur les objets suivants, savoir:

lich baumwollene Waaren, neue Kleider, Leder und Lederwaaren, Wolle, wollen Garn und wollene Waaren besteht, wird für jetzt nur auf fünfzehn Silbergroschen für die im Tarif des Zollvereins, dritte Abtheilung, zweiter Abschnitt, bezeichneten Straßenzüge ermäßigt.

Artikel XVIII.

Die Freiheit des Durchgangs durch Belgien wird, mit Befreiung von allen Abgaben für den Durchgang auf der belgischen Eisenbahn, sowohl für die Waaren aufrecht erhalten, welche aus den Staaten des Zollvereins kommen, als auch für die, welche dorthin gehen, nach Maaßgabe der darüber gegenwärtig bestehenden Bestimmungen.

Die Abgabenfreiheit, deren Tuch-, Kasimir- und gleichartige Waaren in Belgien bei dem Durchgange auf der Eisenbahn genießen, wird auf den Durchgang dieser Gegenstände auf jedem anderen Wege ausgedehnt [1]).

Die Durchgangsabgabe für Schiefer, welcher aus dem Zollvereine kommt, nach Belgien über die zu dem Zwecke geöffneten Zollämter eingeht, und über die zum Durchgange geöffneten Aemter an der Gränze zwischen Belgien und dem Zollvereine ausgeht, soll nach der Wahl des Betheiligten auf fünfzehn Centimen für hundert Franken an Werth, oder auf fünfundzwanzig Centimen für hundert Kilogramme ermäßigt werden [2]).

Der Durchgang der Lohrinde aus dem Großherzogthume Luxemburg nach den Staaten des Zollvereins durch Belgien über die

---

[1]) Die Bestimmungen der belgischen Gesetzgebung für die Verhältnisse des Transits waren schon bisher möglichst liberal, da der Durchgangszoll, der in 15 Cents für 100 Frcs. des Declarationswerthes der Waare besteht, auf der belgischen Eisenbahn schon bisher nicht erhoben wurde. Für den Zollverein blieb es aber mit Rücksicht der Stipulationen des Artikels IV. (Alinea 2) immer von Werth, auf die Aufrechthaltung der ihm besonders in Bezug auf Antwerpen so günstigen Transitverhältnisse in Belgien ein vertragsmäßiges Recht erlangt zu haben. Exceptionell höhere Transitzölle bestehen in Belgien nur auf:

(bois) merrains à panneaux	100 pièces	20 Frcs.
charbon de terre	1000 kil.	6 »
chaux éteinte	le tonneau	6 »
non éteinte		10 »
chevaux	par tête	4 »

les tissus de coton, les habillements neufs, les cuirs et ouvrages de cuir, les laines, les fils et tissus de laine, ne sera réduit, pour le moment, qu'à quinze Silbergros par les routes désignées au tarif du Zoll-Verein, troisième division, deuxième section.

Article XVIII.

La liberté du transit par la Belgique est maintenue, avec l'affranchissement de tout droit pour le transit par le chemin de fer Belge, tant pour les marchandises venant des Etats du Zoll-Verein que pour les marchandises y allant, aux termes des dispositions actuellement en vigeuur.

L'exemption de droit dont jouissent en Belgique les draps, les casimirs et leurs similaires, transitant par le chemin de fer, est étendue au transit de ces articles par toute autre voie.

Le droit de transit sur les ardoises provenant du Zoll-Verein, entrant en Belgique par les bureaux de douane ouverts à cet effet et sortant par les bureaux ouverts au transit de la frontière qui sépare le Zoll-Verein de la Belgique, sera réduit à quinze centimes par cent francs de valeur ou à vingt-cinq centimes les cent Kilogrammes, au choix de l'intéressé.

Le transit des écorces à tan du Grand-Duché du Luxembourg vers les Etats du Zoll-Verein par la Belgique, sera

---

draps et casimirs	100 kil.	8 »
livres		10 »
mulets	par tête	4 »
os	1000 kil.	2 »
ardoises	1000 pièces	1 »

Von Wichtigkeit für den Zollverein iſt darunter nur die Abgabe auf Tücher und Caſimir, welche für den Tranſit auf der Eiſenbahn bereits aufgehoben war. Dieſe Freiheit iſt durch den Vertrag für alle übrigen Straßen erzielt worden.

[2]) Für den Tranſit der Schieferſteine ſind die belgiſchen Zollämter zu Aubange, Wolberg, Martelange, Bras, Francorchamps, Verviers, Overoet und Henri-Chapelle geöffnet, welche den nachſtehend genannten Aemtern des Zollvereines: Pettingen, Steinfort, Martelingen, Doncols, Malmedy, Eupen, Herbesthal und Tülje gegenüber liegen.

gemeinsam zu verabredenden Zollämter soll von allem Zolle frei sein [1]).

Artikel XIX.

Das Eisen belgischen Ursprungs soll bei dem Eingange in die Staaten des Zollvereins über die Landgränze zwischen beiden [2]) Ländern zugelassen werden, wie folgt:

a) Das unter Litt. A. im Tarif des Zollvereins bezeichnete Eisen (Roheisen, Brucheisen u. s. w.) mit einer Ermäßigung von fünfzig vom Hundert auf die mit dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig eingetretene allgemeine Abgabe;

b) das unter Litt. B. des gedachten Tarifs bezeichnete Eisen zu dem Satze von einem Thaler sieben und einem halben Silbergroschen vom Centner, das heißt mit einer Ermäßigung von fünfzig vom Hundert auf die mit dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig eingetretene Zollerhöhung;

c) die anderen Gattungen façonnirtes, verarbeitetes oder unverarbeitetes Eisen, Eisenwaaren jeder Art, welche unter den folgenden Kategorien desselben Tarifs begriffen sind, zu den durch diesen Tarif festgestellten allgemeinen Abgabengebühren.

Man ist übereingekommen, daß, wenn die Eingangsabgaben auf die verschiedenen Kategorien von Eisen und Eisenwaaren erhöht werden sollten, diese Erhöhung sich während der Dauer des gegenwärtigen Vertrags nicht auf die aus Belgien kommenden Gegenstände erstrecken wird, und daß, wenn im Gegentheile die Abgaben ermäßigt werden sollten, diese Ermäßigung auf die gedachten Gegenstände in der Weise Anwendung finden wird, daß den belgischen Erzeugnissen dieselbe Begünstigung auf das Eisen der ersten und zweiten Kategorie und die Gleichheit der Behandlung bei der Einfuhr für das verarbeitete oder nicht verarbeitete Eisen der übrigen Kategorien bewahrt wird.

---

[1]) Die für die Gerbereien in der preußischen Rheinprovinz sehr wichtige Einfuhr von Lohrinde aus dem Großherzogthume Luxemburg war durch das belgische Gesetz vom 9. Mai 1843 sehr erschwert worden, indem dasselbe eine Ausgangsabgabe von 1 Fr. 20 Cs. für 100 Kil. bestimmte.

Für den zollfreien Transit der Lohrinde aus dem Großherzogthume Luxem-

exempt de tout droit par les bureaux à désigner de commun accord.

Article XIX.

Les fers d'origine Belge entrant dans les Etats du Zoll-Verein par la frontière de terre entre les deux pays, seront admis, savoir:

a) Les fers désignés sub littera A au tarif du Zoll-Verein (fers bruts, fontes etc.) avec réduction de cinquante pour cent du droit général de dix Silbergros introduit à partir du premier Septembre mil-huit-cent-quarante-quatre;

b) les fers désignés sub littera B de ce tarif, au droit d'un Thaler sept Silbergros et demi par quintal (Centner), c'est-à-dire avec cinquante pour cent de réduction sur l'augmentation des droits établis à partir du premier Septembre mil-huit-cent quarante-quatre;

c) les autres espèces de fers façonnés, ouvragés ou non, ouvrages de fer de toute espèce compris dans les catégories suivantes du même tarif, aux droits généraux fixés par ce tarif.

Il est entendu, que si les droits d'entrée sur les diverses catégories de fer et d'ouvrages de fer venaient à être augmentés, cette augmentation pendant la durée du présent traité ne pourra s'étendre aux articles venant de Belgique; et que si au contraire les droits venaient à être réduits, cette réduction s'appliquera aux dits articles de manière à conserver aux produits Belges le même avantage sur les fers de la première et de la deuxième catégorie et l'égalité de condition d'importation pour les fers ouvrés ou non des autres catégories.

---

burg nach den Zollvereinsstaaten sind die belgischen Zollämter: Wolberg, Martelange, Bras, Buret, Behault, Cheneux und Francorchamps geöffnet worden.

[2]) Da die Durchfuhr der unter litt. a. und b. des Artikels XIX. bezeichneten Eisengattungen in Belgien verboten ist und metallurgische Erzeugnisse daselbst einem hohen Eingangszolle unterliegen, so hat man in Beziehung auf die Einfuhr über die Landgränze vorläufig von der Forderung von Ursprungszeugnissen abgesehen.

Wenn es jedoch in Folge von Ermäßigung des Zollvereinstarifs dahin kommen sollte, daß die Begünstigung von fünf Silbergroschen bei der Kategorie a. und von sieben und einem halben Silbergroschen bei der Kategorie b. nicht ausführbar wäre, ohne zu Gunsten der genannten Gattungen belgischen Eisens unter den vor dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig bestandenen allgemeinen Tarif herabzugehen, so würden alsdann die beiden hohen vertragenden Theile sich über die Belgien bei dem Eintritt jener Ermäßigungen zu gewährenden Compensationen verständigen [1]).

Artikel XX.

Die in dem Zollvereine bestehenden Ausgangsabgaben auf Wolle [2]) sollen in Beziehung auf die für Belgien bestimmte Wolle um die Hälfte ermäßigt werden.

Artikel XXI.

Die in dem Zollvereine bestehende Eingangsabgabe für Käse belgischen Ursprungs soll um funfzig vom Hundert ermäßigt werden.

Eine Anzahl von funfzehn tausend Hammeln aus Belgien soll jedes Jahr in dem Zollvereine frei von allem Zolle über die demnächst zu bezeichnenden Aemter eingelassen werden [3]).

---

[1]) Bei den Berathungen über die Annahme des Vertrages in der belgischen Repräsentantenkammer hat der Eingang des Artikels XIX, nach welchem bei der Eisen-Einfuhr nur die Einfuhr über die Landgränze des Zollvereins in Betracht gezogen ist, zu sehr lebhaften Debatten Veranlassung gegeben, indem von der Opposition behauptet wurde, daß der Rhein für die Hauptmärkte, welche das belgische Eisen in Deutschland habe, besonders für Westphalen, das wohlfeilste Transportmittel darbiete, daß daher alle in größerer Entfernung von der Eisenbahn, mehr nach dem Rheine zu belegenen Hüttenwerke aus dem Vertrage keinen Nutzen ziehen und den dem belgischen Eisen vor dem englischen zugestandenen Vortheil nicht genießen würden, wenn die Einfuhr zum ermäßigten Satze auf den Landweg beschränkt bleiben sollte. Diese Bedenken sind durch die auf den Wunsch der belgischen Regierung von den Zollvereinsstaaten ohne irgend eine Entschädigung zugestandene Einfuhr des belgischen Eisens auf der Maas und dem Rheine beseitigt worden, welche unter folgenden Bedingungen für zulässig erklärt ist.

a) Die Versendungen von Eisen auf der Maas (oder auf dem Süd-Wilhelms-Canale) und auf dem Rheine über das Hauptzollamt Emmerich dürfen nur in zollvereinsländischen oder belgischen Schiffen, und nur auf Grund einer von dem belgischen Finanz-Ministerium zu ertheilenden besonderen Erlaubniß und direkt bis Emmerich erfolgen, ohne daß unterwegs eine Ausladung und Lagerung gestattet wäre.

Cependant, si par des réductions du tarif du Zoll-Verein il arrivait que l'avantage de cinq Silbergros quant à la catégorie a. et de sept Silbergros et demi quant à la catégorie b. ne fût plus réalisable qu'en descendant, en faveur des espèces de fers belges désignées ci-dessus, au dessus du tarif général antérieur au premier Septembre mil-huit-cent-quarante-quatre, alors les deux Hautes Parties contractantes s'entendraient sur les compensations à accorder à la Belgique à l'époque de l'application des réductions.

Article XX.

Les droits de sortie sur les laines, en vigueur dans le Zoll-Verein, seront réduits de moitié pour les laines en destination de la Belgique.

Article XXI.

Le droit d'entrée existant dans le Zoll-Verein sur les fromages d'origine Belge sera réduit de cinquante pour cent.

Un nombre de quinze mille moutons venant de Belgique sera admis, chaque année, dans le Zoll-Verein avec exemption de tout droit par les bureaux à désigner ultérieurement.

---

b) Das Eiſen muß mit einem von dem Fabrikanten ausgeſtellten und von der Communalbehörde des Erzeugungsortes viſirten Urſprungszeugniſſe (nach der Form der Anlage D.) und mit einem Duplikate der belgiſchen Ausgangszollquittung begleitet ſein.

[2]) Zur Vorbeugung von etwaigen Mißbräuchen, welche dadurch verübt werden könnten, daß Wolle, die nur zum Durchgange durch Belgien und zum Verbrauche in einem anderen Lande beſtimmt wäre, gegen den ermäßigten Ausgangszoll aus dem Zollvereine ausgeführt würde, findet eine Controle dahin Statt, daß dem Zollamte, in deſſen Bezirk der Verſendungsort liegt, die Menge der Wolle ſchriftlich declarirt und der Unterſchied zwiſchen dem vollen und dem ermäßigten Ausgangszolle ſichergeſtellt werden muß. Dieſe Declaration iſt dann dem Ausgangszollamte zur Beſcheinigung der Ausfuhr vorzulegen, und beim Eingange in Belgien wird von dem betreffenden Gränzzollamte der Eingang, nach erfolgter Ankunft am Beſtimmungsorte aber von der belgiſchen Zollbehörde oder, in Ermangelung einer ſolchen, von dem Vorſtande der Communalverwaltung der Uebergang der Wolle in den Beſitz des beſtimmten Empfängers auf der Declaration beſcheinigt, nach deren Rückgabe an das Ausfertigungsamt die Aufhebung der Sicherheitsleiſtung erfolgt.

[3]) Der Urſprung der belgiſchen Käſe muß durch ein Zeugniß nach dem zu Artikel XXII. verabredeten Muſter nachgewieſen werden. Dieſes Urſprungszeugniß

Artikel XXII.

Die Eingangsabgabe für die Weine aus dem Zollvereine sowohl zu Lande als zur See soll auf fünfzig Centimen per Hektoliter für die Weine in Fässern und auf 2 Franken per Hektoliter für die Weine in Flaschen ermäßigt, und außerdem soll die gegenwärtig für diese Weine bestehende Accise um fünfundzwanzig vom Hundert vermindert werden.

Die gegenwärtig in Belgien bestehende Eingangsabgabe für Seidenwaaren aus dem Zollvereine soll um zwanzig vom Hundert für die in dem Zollvereine erzeugten Seidenwaaren ermäßigt werden.

Während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages dürfen die in solcher Weise ermäßigten Eingangs- und Acciseabgaben nicht erhöht werden, und es versteht sich, daß die Weine und Seidenwaaren jedes anderen Ursprungs als die, welche aus dem Zollvereine kommen, nicht günstigeren Abgaben irgend einer Art in Belgien unterworfen werden dürfen, als die, welche beziehungsweise auf die Weine und Seidenwaaren aus dem Zollvereine Anwendung finden [1]).

Artikel XXIII.

Der Ausgang der Lohrinde aus Belgien über die Aemter Jalhay, Petit-Hier und Francorchamps soll zu einer Abgabe von sechs vom Hundert vom Werthe stattfinden.

Artikel XXIV.

Die sogenannten Nürnberger Waaren, welche in dem belgischen Zolltarif unter der Kategorie »Mercerie« begriffen sind, sollen im gedachten Tarif besonders aufgeführt werden, mit einer Eingangsabgabe von fünf vom Hundert vom Werth [2]).

---

wird von dem Versender dem Fabrikanten ausgestellt und von der Orts-Communalbehörde, unter Beidrückung des Gemeinde-Siegels beglaubigt.

Für die zollfreie Einfuhr von jährlich 15,000 Hämmeln in den Zollverein sind vorläufig die Zollämter zu Tülje, Herbestahl, Maldingen, Doncols, Martelingen und Steinfort bezeichnet.

[1]) Der Nachweis des Ursprunges der aus dem Zollvereine nach Belgien zu versendenden Weine soll vorläufig nur hinsichtlich der moussirenden Weine verlangt werden. Der Ursprung dieser Weine und der Seidenwaaren ist durch ein von dem Versender auszustellendes und von der Communalbehörde und dem Steueramte des Versendungsortes zu beglaubigendes Ursprungszeugniß nachzuweisen, auf wel-

Article XXII.

Le droit de douane sur l'importation des vins originaires du Zoll-Verein, tant par terre que par mer, sera réduit à cinquante centimes par hectolitre pour les vins en cercles, et à deux francs par hectolitre pour les vins en bouteilles; de plus, le droit d'accise maintenant existant sur les mêmes vins sera réduit de vingt-cinq pour cent.

Le droit actuel d'entrée existant en Belgique sur les tissus de soie originaires du Zoll-Verein, sera réduit de vingt pour cent pour les tissus de soie originaires du Zoll-Verein.

Pendant la durée du présent traité, les droits de douane et d'accise, ainsi réduits, ne pourront être augmentés, et il est entendu que les vins et les tissus de soie de toute autre origine que ceux provenant du Zoll-Verein, ne pourront être soumis en Belgique à des droits quelconques plus favorables que ceux appliqués respectivement aux vins et aux tissus de soie originaires du Zoll-Verein.

Article XXIII.

La sortie de Belgique des écorces à tan par les bureaux de Jalhay, de Petit-hier et de Francorchamps aura lieu au droit de six pour cent ad valorem.

Article XXIV.

Les ouvrages dits de Nuremberg, compris au tarif des douanes Belges dans la catégorie des merceries, seront classés séparément dans ce tarif au droit de cinq pour cent ad valorem.

---

chem das Ausgangsamt die Ausfuhr der Waaren entweder auf Grund vorgängiger Reviſion, oder wenn im Verſendungsorte amtlicher Verſchluß der Waaren ſtattgefunden haben ſollte, ohne Reviſion zu beſcheinigen hat.

[2]) Der Urſprung der im Artikel XXIV. erwähnten Gegenſtände muß ebenfalls durch Urſprungszeugniſſe nachgewieſen werden. — Zu den Nürnberger Waaren, welche nach dem belgiſchen Zolltarif unter der Claſſe der »merceries« begriffen ſind, werden in Gemäßheit getroffener Uebereinkunft gerechnet:

1. alle Kinderſpielwaaren, inſoweit dieſelben weder in ihren weſentlichen Theilen aus Gold oder Silber beſtehen, noch aus Schildpatt, Elfenbein, Perlmutter oder feinem Steingut verfertigt ſind;

Die in Belgien bestehende Eingangsabgabe auf Modewaaren, welche aus dem Zollvereine herrühren, soll auf den Satz von zehn vom Hundert vom Werth wieder hergestellt werden, so wie derselbe sich aus dem belgischen Zolltarif vor dem belgischen Arrêté vom vierzehnten Juli achtzehn hundert drei und vierzig ergiebt.

Werkzeuge und Instrumente von Eisen und Stahl, welche aus dem Zollvereine herrühren, sollen bei dem Eingange in Belgien keinen höheren Abgaben, als gegenwärtig bestehen, unterworfen werden.

Eben dasselbe ist in Beziehung auf Baumwollenwaaren jeder Art und desselben Ursprungs verabredet.

Mineralwasser aus dem Zollvereine ist frei von Eingangsabgaben in Belgien.

Artikel XXV.

Belgien wird fortfahren, westphälisches oder braunschweigisches Leinengarn bis zu einer Quantität von zweihundert fünfzigtausend Kilogrammen jährlich zu der Abgabe von fünf Centimen für hundert Kilogramme zuzulassen [1]).

Artikel XXVI.

Das Gesetz vom sechsten Juni achtzehnhundert neun und dreißig in Betreff der Handelsbeziehungen Belgiens zu dem Großherzogthum Luxemburg wird aufrecht erhalten [2]).

---

2. die gewöhnlichen Farben und Tusche in Täfelchen oder Büchsen;
3. die zum Fahren von Kindern dienenden kleinen Wagen, es mögen dieselben in Federn oder Riemen hängen oder nicht, so weit sie lediglich dazu eingerichtet sind, mit der Hand gezogen zu werden;
4. Kindersäbel und Kinderflinten, welche nur als Spielzeug dienen können, mithin Flinten nur, insofern sie nicht zum Feuergeben eingerichtet sind;
5. Die kleinen, in Papier oder in Rahmen von weichem Holz eingefaßten Nürnberger Spiegel bis zu ungefähr 35 Centimetres (13 preußische Zoll) Höhe von verhältnißmäßiger Breite;
6. Die auf Glas gemalten Nürnberger Bilder, eingefaßt oder nicht;
7. die kleinen, aus Papier, Holz und Glas zusammengesetzten oder verfertigten Waaren und
8. Schiefertafeln mit oder ohne Rahmen.

Unter »Modewaaren« werden nach dem belgischen Zolltarife verstanden:

a. Gestickte Zeuge, Mousselin, Batist, Gaze ꝛc. entweder in einzelnen, zu Damenkleidern, Kragen, Chemisets, Pelerinen, Hauben, Mützen, Besätzen u. s. w. bestimmten Stücken, oder auch in ganzen Stücken, letzteren Falls, insofern das Muster der Stickerei die Bestimmung zu vorgedachten Bekleidungs- und Putzgegenständen ersehen läßt, und die Zeuge nicht ellenweise verkauft werden können.

Le droit d'entrée en Belgique sur les ouvrages de mode originaires du Zoll-Verein, sera rétabli au taux de dix pour cent ad valorem, tel qu'il résultait du tarif Belge avant l'arrêté du quatorze Juillet mil-huit-cent quarante-trois.

Les outils et instruments de fer et d'acier originaires du Zoll-Verein ne pourront être soumis à l'entrée en Belgique à des droits excédant les droits actuels.

Il en sera de même en ce qui concerne les tissus de coton de toute espèce de même origine.

L'eau minérale provenant du Zoll-Verein est exempte de droits à l'entrée en Belgique.

Article XXV.

La Belgique continuera d'admettre au droit de cinq centimes par cent Kilogrammes, des fils de Westphalie ou de Brunsvic jusqu'à concurrence d'une quantité de deux cent cinquante mille Killogrammes par année.

Article XXVI.

La loi du six Juin mil-huit-cent-trente-neuf concernant les relations commerciales de la Belgique avec le Grand-Duché de Luxembourg est maintenue.

---

b. Shwals (Umſchlagetücher), Hals- und Taſchentücher, von Seide, Crepp, Wolle ꝛc., welche nach dem Weben geſtickt oder mit Franzen oder anderen Verzierungen verſehen ſind.

Vor dem belgiſchen Arrêté vom 14. Juli 1843 waren die ouvrages de mode mit 10 Prozent des Werthes beſteuert. Da die jetzige Eingangsabgabe in zwanzig Prozent beſteht, ſo iſt eine Ermäßigung von fünfzig Prozent bewilliget worden.

[1]) Durch das Geſetz vom 25. Februar 1842 wurde der Eingangszoll für 75,000 Kgs. weſtphäliſchen und braunſchweigſchen Leinengarns, das in Belgien zu Zwillich und gewürfelter Leinwand verarbeitet wird, auf 5 Centimes für 100 Kilgr. zum Vortheile der belgiſchen Fabrikanten feſtgeſtellt. Dieſe Maaßregel iſt durch den Vertrag ſanctionirt und durch ein Arrêté vom 11. December 1844 verordnet worden, daß die Einfuhr über das Zollamt zu Verviers ſtattzufinden, und daß der Miniſter des Innern die eingebrachten Quantitäten unter die einzelnen Fabrikanten zu repartiren habe.

[2]) Das Geſetz vom 6. Juni 1839, von welchem in der Anlage F. (Seite 251) ein Auszug beigefügt iſt, ſetzt für mehrere Gewerbserzeugniſſe des Großherzogthums Luxemburg, namentlich für Eiſen, Fayence und mehrere Gattungen wollener Waaren bei der Einfuhr nach Belgien Zollerleichterungen feſt, desgleichen für mehrere landwirthſchaftliche Producte.

Artikel XXVII.

Um die Handelsbeziehungen und den Durchgangsverkehr zwischen den Staaten der beiden hohen vertragenden Theile zu begünstigen, ertheilen dieselben sich gegenseitig die Zusicherung, den Verkehr auf ihrer Landgränze so leicht, so schnell und so wohlfeil als möglich zu machen; wenn auf der einen oder auf der anderen Seite Vorsichtsmaaßregeln für nothwendig erachtet werden, um Mißbräuchen vorzubeugen, oder solche zu beseitigen, so sollen diese Maaßregeln in der Weise eingerichtet werden, daß sie weder der Leichtigkeit noch der Schnelligkeit, noch der Wohlfeilheit der Transporte aus dem Gebiete des einen nach dem des anderen der beiden hohen vertragenden Theile Eintrag thun.

Artikel XXVIII.

Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich vor, durch eine zu dem Ende abzuschließende Uebereinkunft diejenigen ferneren Maaßregeln festzustellen, welche unter beiderseitigem Einverständniß zu ergreifen sein werden, um den Schleichhandel an der Gränze zwischen dem Zollvereine und Belgien zu unterdrücken.

Die belgische Regierung verpflichtet sich, schon jetzt von den Befugnissen Gebrauch zu machen, welche ihr die Artikel einhundert achtundsiebzig und folgende des allgemeinen Gesetzes vom sechsundzwanzigsten August achtzehnhundert zweiundzwanzig und die Artikel dreizehn und folgende des Gesetzes vom sechsten April achtzehnhundert dreiundvierzig unter Anderem wegen Unterdrückung der in gedachten Gesetzen erwähnten Niederlagen und Magazine gewähren. Dessen in Erwiederung verpflichtet sich die preußische Regierung, ähnliche Mittel anzuwenden, um den Schleichhandel, welcher zum Nachtheil Belgiens an der deutsch-belgischen Gränze stattfindet, zu unterdrücken.

Artikel XXIX.

Jeder deutsche Staat, welcher dem Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

Article XXVII.

Dans le but de favoriser les relations de commerce et les opérations de transit entre les Etats des deux Hautes Parties contractantes, celles-ci se promettent réciproquement de rendre aussi faciles, aussi promptes et aussi économiques que possible, les communications par leur frontière de terre; si des mesures de précaution sont jugées de part et d'autre nécessaires pour prévenir ou réprimer les abus, elles seront combinées de telle sorte qu'elles ne puissent préjudicier aux facilités, à la promptitude ni à l'économie des transports de l'un vers l'autre territoire des deux Hautes Parties contractantes.

Article XXVIII.

Le deux Hautes Parties contractantes se réservent de régler ultérieurement par une convention à conclure à cet effet, les dispositions à prendre de commun accord, pour réprimer la fraude en matière de douane, sur la frontière qui sépare le Zoll-Verein de la Belgique.

Le Gouvernement Belge s'engage à user dès-à-présent des facultés que lui donnent les articles cent-soixante-dix-huit et suivants de la loi générale du vingt-six Août mil-huit-cent-vingt-deux et les articles treize et suivants de la loi du six Avril mil-huit-cent-quarante-trois entr'autres en ce qui concerne la suppression des dépôts et magasins mentionnés dans les lois précitées. Par réciprocité, le Gouvernement Prussien s'engage à user de moyens analogues pour réprimer la fraude exercée au détriment de la Belgique sur la frontière Germano-Belge.

Article XXIX.

Sera considéré comme partie contractante au présent traité tout Etat de l'Allemagne qui fera son accession au Zoll-Verein.

Artikel XXX.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratificationen desselben sollen zu Brüssel binnen fünfzig Tagen oder wo möglich früher ausgewechselt werden.

Die belgische Regierung verpflichtet sich, von den ihr zustehenden Befugnissen schon jetzt Gebrauch zu machen, um binnen zehn Tagen nach der Unterzeichnung des Vertrages die Bestimmungen der Artikel I, III und XXII in Ausführung zu bringen [1]).

Der Vertrag wird in Kraft und Wirksamkeit bleiben für die Dauer von sechs Jahren, angerechnet vom ersten Januar achtzehnhundert und fünfundvierzig; doch können die hohen vertragenden Theile denselben auch vor diesem Zeitpuncte unter beiderseitigem Einverständniß in Ausführung bringen.

Im Falle, daß sechs Monate vor Ablauf der im Vorstehenden verabredeten sechs Jahre, weder der eine noch der andere der hohen vertragenden Theile mittelst einer amtlichen Erklärung seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, zu erkennen giebt, soll der Vertrag auf ein Jahr über gedachten Zeitpunct hinaus und so auch fortgesetzt von einem Jahre zum anderen in Kraft bleiben.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und demselben die Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

Doppelt ausgefertigt zu Brüssel am ersten Tage des Monats September im Jahre des Heils Ein Tausend Acht Hundert Vier und Vierzig.

Arnim. (L. S.) Goblet. (L. S.)

Die Auswechselung der Ratifications-Urkunden über den vorstehenden Vertrag hat am 19. Oct. 1844 zu Brüssel stattgefunden.

---

[1]) Die zur Ausführung der Artikel I, III und XXII des Vertrages nöthigen Maaßregeln hat die belgische Regierung durch die in der Anlage G. (S. 254) beigefügte Verordnung vom 7. Sept. 1844 getroffen. Wenn im Artikel I dieser Verordnung nur von Tonnen- und Lootsengeldern die Rede ist, so hat dies seinen Grund darin, daß diese die einzigen der im Artikel I des Vertrages bezeichneten Abgaben sind, bei welchen ein Unterschied zwischen fremden und Nationalschiffen stattfindet.

Article XXX.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans le délai de cinquante jours, ou plus tôt si faire se peut.

Le Gouvernement Belge s'engage à user des pouvoirs qu'il possède dès-à-présent pour mettre à exécution dans les dix jours de la signature du traité, les dispositions des articles premier, troisième et vingt-deuxième.

Le traité aura force et vigueur pendant six années à dater du premier Janvier mil-suit-cent-quarante-cinq; néanmoins les deux Hautes Parties contractantes pourront d'un commun accord le mettre à exécution avant cette époque.

Dans le cas où six mois avant l'expiration des six années si-dessus fixées, ni l'une ni l'autre des Hautes Parties contractantes n'annonce par déclaration officielle son intention d'en faire cesser les effets, le traité restera en vigueur pendant un an au de là de ce terme, et ainsi de suite d'année en année.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double à Bruxelles le premier jour du mois de Septembre de l'an de grâce mil-huit-cent-quarante-quatre.

Arnim. (L. S.) Goblet. (L. S.)

Anlage A.

(à l'article 1. du traité du 1. septembre 1844.)

LOI GÉNÉRALE

du 26. août 1822.

Droit de tonnage des bâtiments ou navires de mer.

EXTRAIT.

292. Tous bâtiments ou navires de mer, qui après l'époque mentionnée en l'article 1er entreront dans les ports de ce royaume ou en sortiront par mer, seront assujettis à un droit de tonnage, qui sera calculé selon leur port ou capacité en tonneaux, c'est-à-dire suivant le nombre de tonneaux, qu'ils jaugent ou peuvent contenir.

Le tonneau sera estimé équivaloir à mille livres des Pays-Bas, réprésentées par une aune et demie cube, mesure des Pays-Bas.

Les bâtiments soumis à ce droit seront divisés en trois classes et la perception en sera effectuée au taux ci-après fixé, pour chacune d'elles.

293. Dans la première classe sont rangés tous les bâtiments ou navires de mer appartenant à des sujets du royaume *de Belgique* et naviguant sous pavillon de ce royaume. Ces bâtiments seront soumis à un droit de 45 Cents par tonneau à leur première sortie, et pareillement de 45 Cents par tonneau à leur première entrée pendant chaque année, à dater du 1er janvier au dernier décembre inclus; au moyen de l'acquittement de ce droit, ils seront exemtés à la sortie et à l'entrée pour tous les voyages, qu'ils effectueront dans le courant de la même année, à compter du 1er janvier au dernier décembre inclusivement.

294. Dans la deuxième classe seront compris tous les bâtiments ou navires de mer, qui naviguent sous pavillon étranger

et appartiennent à des habitants d'un royaume, état ou port, où les navires de Belgique ne sont pas assujettis à des droits plus élevés ou à d'autres droits, que ceux de ces habitants.

Le droit de tonnage sera perçu sur ces bâtiments, soit à leur première entrée, soit à leur première sortie, au même taux et sur le même pied, que cela a lieu pour les bâtiments du royaume appartenant à la première classe.

295. Dans la troisième classe se trouveront tous les bâtiments ou navires de mer étrangers, qui ne peuvent pas être rangés dans la catégorie de ceux de la deuxième classe.

Ces bâtiments seront soumis à un droit de *Un florin cinq Cents* par tonneau, qui sera perçu chaque fois, qu'ils entreront; cependant, pour autant que les circonstances le rendissent utile ou nécessaire, il nous est réservé, d'élever, en conformité de l'article 11 de la loi du 12 juillet 1821 (Journ. off. n° 39), le droit de tonnage sur ces bâtiments au même taux, que celui exigé, sous cette dénomination ou telle autre semblable, dans le royaume, état ou port, auquel ils appartiennent, des navires de Belgique.

Des arrangements ou abonnements pourront être contractés avec l'administration pour ceux des bâtiments compris dans cette classe, qui sont uniquement employés au transport des passagers ou des malles-à-lettres.

296. Seront exempts du droit de tonnage:

Premièrement. . . . . .

Troisièmement. Les navires, qui seront forcés de relâcher, pour prendre des ordres, ou par détresse, ou qui entreront, pour hiverner sans rompre charge en tout ou en partie, ou sans en prendre, et avec réserve ou intention du patron ou capitaine, de repartir avec la cargaison entière; à cet égard on ne considérera pas comme rupture de chargement le transbordement momentané de quelques marchandises, pour les bénéficier ou pour réparer ou radouber le navire, ou pour toutes les autres causes *mentionnées ci-dessous au quatrième chapitre,* ni le débarquement et la vente sous paiement des droits et accises des marchandises avariées ou fortement endommagées dans le voyage, pourvu que dans ce cas l'on ait obtenu une permission spéciale du directeur de la direction.

Cependant nous nous réservons, de restreindre cette

exemption pour les bâtiments étrangers en relâche à ceux, appartenant à un royaume, état ou port, où les navires belges jouissent ou jouiront, en pareille circonstance, de la même faveur.

Quatrièmement. Les bâtiments employés au pilotage et pour autant, qu'ils seront reconnus, ne servir, qu'à cet usage.

297.

298. Restitution du dernier droit de tonnage sera faite pour les navires de Belgique, qui viendraient à périr ou à faire naufrage, ou qui dans le cours de l'année n'auraient pas effectué leur première sortie du royaume, quoique le droit en eut été acquitté.

299. Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons de navires, soumis au droit de tonnage, devront à l'époque prescrite les faire jauger par des employés spécialement à ce commis, dans le port ou l'endroit, où les bâtiments de la première classe se trouveront ou seront en chargement et où les autres navires ont été définitivement déchargés.

300. Les fractions au-dessous du quart de l'aune cube ne seront pas comptées lors du jaugeage, mais celles d'un quart d'aune et au-dessus seront prises pour une demi-aune.

301. Le jaugeur délivrera au capitaine ou patron un certificat de jaugeage en double et dûment signé, contenant, outre la désignation du pavillon du navire et de tout ce qui est nécessaire, pour en constater l'identité, l'indication de sa longueur, largeur et profondeur, de sa capacité ou du nombre de tonneaux, qu'il jauge, ainsi que de la classe, à laquelle il appartient.

302. Dans les trois fois vingt-quatre heures après la délivrance du certificat de jaugeage des navires, les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons pourront exiger, qu'aux dépens de la partie mal fondée, il soit de nouveau procédé au mesurage par deux autres jaugeurs ou employés ou par deux personnes neutres et entendues dans cette opération.

303. Les certificats de jaugeage ne seront valables, que pour deux ans à partir du jour de leur délivrance; après l'expiration de ce terme, le mesurage des navires devra se renouveler, pour ceux de Belgique avant leur première sortie, et pour les autres à leur première entrée, et les résultats de cette

opération seront constatés par un nouveau certificat de jaugeage à délivrer pour chacun d'eux.

304. Lorsque les navires ne sont pas chargés, tout employé commis au jaugeage est autorisé et, en cas de soupçon de mauvaise foi, obligé, de vérifier, par un nouveau mesurage ou autrement et sans frais pour les capitaines ou intéressés, tous les jaugeages, opérés par d'autres, et, s'il découvre de la différence, elle doit être mentionnée sur le certificat de jaugeage.

Pour les excédants, qui, par suite de cette vérification, seront reconnus dans la capacité des navires, on devra sur-le-champ payer le supplément des droits dus pour autant de fois, que les paiements auront précédemment eu lieu sur le même certificat.

La faculté, accordée par l'article 302 aux propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons de navires, s'étend également aux verifications, autorisées par le présent article.

305. Sur la représentation du certificat de jaugeage et après que les calculs en auront été reconnus exacts, le droit de tonnage sera liquidé conformément à ces calculs et acquitté au bureau de la recette, sur la remise d'un permis de navigation, portant quittance du paiement fait, soit pour le voyage, soit, suivant les articles 293 et 294, pour la sortie ou l'entrée respectivement, et énonçant le lieu de sa délivrance et la date du certificat de jaugeage.

Chaque paiement, qui sera effectué d'après le même certificat de jaugeage, devra y être mentionné avec l'indication de la date et de l'année, et cette expédition sera toujours rendue aux intéressés, pour être rapportée par eux, lorsque le terme en est expiré, et retirée sur la présentation du nouveau certificat, délivré conformément à l'article 303; au premier paiement le duplicata du certificat de jaugeage devra être remis et retenu au bureau.

306. A chaque nouveau paiement du droit de tonnage pour les navires de la première et deuxième classes à l'entrée ou à la sortie, les permis de navigation, précédemment délivrés, seront retenus au bureau.

Pour les navires de la troisième classe, ces permis seront retirés avec les autres documents au dernier bureau de sortie.

307. Pour les bâtiments, soumis aux droits de tonnage, il

ne pourra être délivré aucun document à la sortie, ni d'acte effectif ou négatif de décompte, qu'après qu'il aura été justifié de l'acquittement de ce droit, par la production du certificat de jaugeage et du permis de navigation, au bureau de paiement, où ces documents seront visés pour preuve de cette justification.

308. Le certificat de jaugeage et le permis de navigation, ainsi visés, devront toujours se trouver à bord des navires sortants, pour être représentés aux employés aux recherches, s'ils l'exigent, et ce sous peine d'une amende de 25 florins à charge du capitaine.

309. Si le capitaine d'un navire est totalement dépourvu de ces documents ou s'il en présente, qui n'appartiennent pas à ce navire, il encourra une amende d'un florin pour chaque tonneau, que le navire sera reconnu jauger, sans préjudice, en ce qui concerne l'apurement du droit, qui sera dû et pour lequel le navire pourra, au besoin, être retenu.

310. Après le déchargement, les navires, pour lesquels il reste encore à payer quelques-unes des sommes dues à l'entrée, pourront être retenus en garantie du droit de tonnage, jusqu'à ce qu'il ait été acquitté ou cautionné.

Anlage B.

(à l'article 5 du traité du 1. Septembre 1844.)

Loi du 21 juillet 1844.

Article 9.

§. 1. Le gouvernement pourra exiger la justification de la provenance ou de l'origine des marchandises, et déterminer la forme et la nature de cette justification.

§. 2. Il déterminera, par arrêté royal, les délais, dans lesquels la présente loi sera exécutoire selon les provenances.

§. 3. Les marchandises, désignées dans la présente loi, lesquelles à la date de la promulgation se trouveront en entrepôt, seront soumises au régime nouveau, établi à leur égard.

Arrêté royal du 21 juillet 1844.

Article 2.

Justification de l'origine des cuirs et peaux.

§. 1. Les peaux brutes de boeufs, taureaux, vaches, bouvillons, genisses, taurillons, chevaux, ânes et de mulets, originaires de France, des Pays-Bas et des états du Zollverein jouiront de la réduction de la moitié des droits d'entrée, conformément à la disposition particulière *d* du tarif, aussi longtemps, que seront maintenus les droits de sortie, dont ces objets sont actuellement passibles dans ces pays.

§. 2. L'origine de la marchandise sera constatée par un certificat, délivré par le chef de l'administration de la commune, d'où elle provient, visé par l'autorité supérieure compétente et indiquant l'espèce, le nombre et le poids des peaux.

§. 3. Les importateurs exhiberont en outre, à l'appui du certificat d'origine, les quittances des droits de sortie, payés aux douanes étrangères.

Article 3.

Justification de l'origine des graines de lin de Riga à semer.

Les graines de lin de Riga à semer seront accompagnées d'un certificat d'origine, délivré par le Consul de Belgique au dit port, et constatant, que les barils renferment de la véritable graine de lin de Riga à semer.

Article 24.

Justification de l'origine et de la provenance des marchandises.

Pour les marchandises, désignées au tableau ci-après, les pays, qui y sont mentionnés, seront considérés de plein droit comme lieux de production.

Le Ministre des Finances est autorisé, à apporter à ce tableau, de concert avec le Ministre de l'Intérieur, les modifications, dont l'expérience aura fait reconnaître l'utilité.

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	PAYS A CONSIDÉRER COMME LIEUX DE PRODUCTION.
Cendres gravelées.	Baltique (Ports de la).

Article 25.

§. 1. Les importateurs, qui revendiqueront le bénéfice des modérations de droits, dont l'application est subordonnée à la condition de l'origine ou de la provenance, seront tenus, de justifier de ces circonstances de la manière suivante:

De l'origine.

Pour les marchandises, déclarées provenir des lieux de production, non désignés et reconnus comme tels de plein droit en vertu de l'article précédent, l'origine sera constatée, indépendamment des justifications de provenance et d'arrivage direct, par un certificat, levé au port de chargement et contenant, outre la désignation exacte de la marchandise, celle du

du poids et de la mesure, ainsi que l'indication du nombre et, s'il y a lieu, des marques des colis.

Ce certificat sera délivré par le Consul de Belgique et, à son défaut, par le Consul d'une puissance amie ou par le chef de la douane du lieu de départ. Dans ce dernier cas la signature sera légalisée par l'autorité locale compétente.

Des provenances.

La provenance sera constatée par la représentation de la charte-partie ou du manifeste, visé par le Consul de Belgique et, à son défaut, par le Consul d'une puissance amie ou par le chef de la douane du lieu de départ.

Dans tous les cas la douane du port d'importation pourra se faire représenter tous les livres et papiers de bord, et exiger du capitaine un rapport de mer, qui sera immédiatement contrôlé par les dépositions et, au besoin, par l'interrogatoire des gens de l'équipage, et sera distinct de celui, qu'exige le code de commerce.

§. 2. Dans le cas, prévu au 3. §. de l'article 5 de la loi de ce jour, la preuve, que la cargaison est expédiée pour compte belge, sera fournie au moyen de la charte-partie ou, à son défaut, d'une déclaration, apposée sur le connaissement par le Consul de Belgique ou par l'agent consulaire d'une puissance amie au port de chargement.

Article 27.

Toute marchandise, pour laquelle les justifications d'origine, de provenance ou de transport direct ne seront point produites conformément aux dispositions du présent arrêté, sera exclue des avantages, accordés à raison de l'accomplissement de ces conditions.

Pour extraits conformes:

Le Commissaire belge.

Morel.

Anlage C.

Arrêté du 31 décembre 1844.

No. 3.

LÉOPOLD, Roi des Belges, à tous présents et à venir, salut:

Vu la loi de ce jour, approuvant le traité de commerce et de navigation, conclu le 1. septembre 1844 entre la Belgique et l'association de douane et de commerce allemande (Zollverein).

Voulant régler l'exécution de cette loi;

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et de l'Intérieur, Notre Ministre des Affaires étrangères, entendu;

Nous avons arrêté et arrêtons:

Article 1.

Les navires de Belgique et du Zollverein ne jouiront du bénéfice de l'art. 6. du traité mentionné ci-dessus, que sous l'accomplissement des conditions et formalités suivantes:

§. 1. En ce qui concerne les importations de l'un des ports situés aux embouchures des fleuves depuis l'Elbe jusqu'à la Meuse, y compris ces deux fleuves, dans un port belge, justification:

A. de l'origine des produits,

B. de la nationalité du navire,

C. du lieu de chargement,

D. de l'importation directe.

§. 2. En ce qui concerne les importations, soit directement d'un port du Zollverein, soit d'un des ports assimilés et désignés au §. précédent, dans un port assimilé de la Meuse, justification:

A. de l'origine des produits,
B. de la nationalité du navire,
C. du chargement dans un port du Zollverein ou dans un des ports assimilés et désignés au §. 1,
D. de l'importation d'un des ports, mentionnés sous la lettre *C* ci-dessus, dans un port assimilé de la Meuse,
E. de l'importation d'un port assimilé de la Meuse dans un port belge.

§. 3. Les justifications indiquées ci-dessus auront lieu, savoir:

1) celles de nationalité des navires, conformément à ce qui est respectivement prescrit dans les états des deux hautes parties contractantes;
2) celles de provenance et d'importation directe des marchandises, dans la forme prescrite par les chapitres 5 et 7 de Notre arrêté du 21 juillet 1844 (Bulletin off. nº 151);
3) celles d'origine des produits par un certificat d'origine, d'après le modèle à arrêter par Notre Ministre des Finances.

Article 2.

En attendant les dispositions à prendre pour fixer à un taux uniforme, en exécution du §. 2 de l'article 16 du traité, la patente des commis-voyageurs dans les états respectifs des deux hautes parties contractantes, ces commis, exerçant la dite profession pour le compte des maisons de commerce ou d'industrie, établies dans le Zollverein, seront traités en Belgique, quant au droit de patente, comme les commis-voyageurs de commerce nationaux.

Article 3.

Sont provisoirement désignés les bureaux de Wolberg, Martelange, Bras, Buret, Behault, Cheneux et Francorchamps pour le transit en exemption de tout droit des écorces à tan, expédiées du grand-duché de Luxembourg, en destination des états du Zollverein.

Article 4.

L'origine des vins mousseux et des tissus de soie, mentionnés à l'article 22 du traité, des ouvrages dits de Nurem-

berg, désignés à l'article 24 et énumérés au procès-verbal de l'échange des ratifications du 19 octobre, des ouvrages de modes, des tissus de coton et de l'eau minérale, dont parle le même article 24, sera constatée par un certificat d'après le modèle à arrêter par Notre Ministre des Finances.

Article 5.

Nos Ministres des Finances et de l'Intérieur Nous soumettront telles autres mesures, qui pourraient être reconnues ultérieurement nécessaires pour l'entière exécution du traité précité.

Article 6.

Les dispositions, qui précèdent, seront exécutoires le 1 janvier 1845.

Nos Ministres susdits sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au Bulletin officiel.

Donné à Bruxelles, le 31 décembre 1844.

signé LÉOPOLD.

Par le Roi:

Les Ministres des Finances et de l'Intérieur.

signé Mercier. Nothomb.

Pour copie conforme:

Le Commissaire belge.

Morel.

Anlage D.

TARIF BELGE,

en ce qui concerne les ouvrages de modes, tel qu'il résultait des dispositions en vigueur avant l'arrêté royal du 14 juillet 1843.

MARCHANDISES.	Base des Droits.	Entrée.	Sortie.
Mode de (ouvrages).	valeur.	10 p. Ct.	½ p. Ct.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES,

relatives à l'application de l'article *ouvrages de modes*.

Les mousselines, batistes, gazes etc. brodées, soit au tambour, soit de toute autre manière, lorsqu'elles se trouvent en pièces entières, doivent être soumises aux mêmes droits, auxquels les mousselines, batistes, gazes etc. sont généralement imposées; mais que ces mêmes objets, lorsqu'ils existent en pièces détachées ou découpées pour habits de dames, chemisettes, bonnets, pélérines, garnitures etc. doivent être rangés dans la catégorie des *ouvrages de modes*.

(Résolution du 4 novembre 1825, n° 189, Recueil n° 149.)

Les schalls, mouchoirs et fichus de soie, de laine, de crêpe etc., qui ont été soit brodés, soit garnis de franges ou d'autres ornements après la fabrication du tissu, doivent être classés parmi les *ouvrages de modes*, parce que, par l'addition de broderies, passementeries ou autres ornements, ils ont subi des modifications suivant la fantaisie, le goût ou le caprice de la mode. Au contraire, ils devraient être soumis aux droits comme tissus, suivant la matière, dont ils sont composés, s'ils étaient livrés au commerce tels, qu'ils sortent de l'atelier de tissage, sans cette addition d'ornements.

(Circulaire du 8 février 1841, n° $^{3293}/_{3993}$, Recueil n° 876.)

Des doutes se sont élevés sur la question de savoir si, d'après la circulaire du 4 novembre 1825, R. 149, les pièces ou coupons de mousseline, batiste, gaze etc., présentant, en broderies, des collets de dames, chemisettes, bonnets etc., appartiennent à la catégorie des tissus ou à celle des ouvrages de modes. — Il y a lieu d'admettre au droit au poids, comme tissus, celles de ces marchandises, qui peuvent être vendues par mètre ou fraction de mètre, sans égard à l'arrangement ou à la combinaison des broderies. Mais lorsque le dessin de celles-ci forme des collets, chemisettes, bonnets etc., ce sont autant d'objets distincts, qui, bien que non découpés, doivent être considérés comme des pièces détachées. En conséquence, on doit ranger ces objets parmi les *ouvrages de modes*, lorsque le dessin des broderies indique suffisamment, qu'ils sont destinés à l'habillement ou à la parure.

(Circulaire du 2 février 1844, n° 55,616, Recueil n° 1136.)

Pour extrait conforme:

Le Commissaire belge.

Morel.

Anlage E.

(à l'article 15 du traité du 1. septembre 1844.)

Loi du 15 mars 1819

sur les lettres de mer.

EXTRAIT.

Article 2.

Aucune navire, quelqu'il soit, ne peut naviguer en mer sous pavillon de Belgique, sans être muni d'une *lettre de mer* belge.

La lettre de mer belge n'est délivrée, qu'à des vaisseaux construits et équipés dans le royaume.

Le gouvernement a le pouvoir, d'accorder la lettre de mer pour des navires de construction étrangère dans certains cas et sous certaines conditions.

Article 4.

Les lettres de mer sont délivrées au nom du Roi par le Ministre des Finances dans la forme du modèle ci-joint.

Article 5—8.

La lettre de mer est expédiée sur la production de l'acte d'affirmation de propriété (constatant, que le navire appartient en entier à des Belges), et d'un duplicata du certificat de jaugeage.

Article 9.

Le capitaine ou le patron du navire doit signer la lettre de mer en marge; cette signature est certifiée par le fonctionnaire de la douane, chargé de faire la remise de la lettre de mer.

Article 10.

Les lettres de mer n'auront cours, que pendant deux ans à partir de la date de leur délivrance.

Article 12.

Les propriétaires sont tenus, de faire apposer sur la poupe de leur navire le nom, qu'il porte, et celui du lieu, auquel il appartient.

Articles 13 et 14.

En cas de démolition ou de vente totale d'un navire dans le royaume, sa lettre de mer est renvoyée à l'administration.

Article 15.

En cas de vente, de démolition, ou de naufrage d'un navire à l'étranger, sa lettre de mer, lorsqu'elle aura pu être conservée, devra étre remise par le capitaine ou patron, après avoir été cancellée par lui, au ministre, consul ou autre agent belge, se trouvant sur les lieux, qui en donnera reçu et la transmettra au gouvernement. A défaut d'agents belges, le patron ou capitaine cancellera sa lettre de mer en présence d'un fonctionnaire public du lieu et la transmettra ensuite au Ministre des Finances.

Faute de quoi, le capitaine ou patron ne pourra plus obtenir de lettre de mer sous son nom.

Article 16.

Si un armateur, patron ou capitaine de navire, ou tout autre sujet de ce royaume, en demandant ou obtenant des lettres de mer, a masqué par ce moyen la propriété d'étrangers; s'il a vendu ces lettres de mer; s'il les a aliénées de quelque manière, que ce soit, comme aussi, s'il continue, d'en faire usage pour un navire, dont la propriété à été transférée, en tout ou en partie, à des étrangers; s'il en dispose de mauvaise foi en quelque manière, que ce puisse être; ou enfin, si des tiers en ont agi ainsi avec sa participation; non seulement la part, qui se trouvera appartenir dans le navire à celui, qui s'est ainsi rendu coupable de contravention à la

présente loi, sera immediatement confisquée ou bien, si le navire est en course hors du royaume ou qu'il ne puisse être saisi pour quelque autre cause, le délinquant encourra une amende de trois mille florins, mais, en outre, il sera déclaré infâme et banni pour un terme de cinq à dix ans du territoire du royaume.

Article 17.

A chaque entrée ou sortie du royaume, les capitaines ou patrons devront produire la lettre de mer de leur navire aux employés des douanes du dernier bureau de sortie ou premier bureau d'entrée, lesquels y apposeront leur visa.

Article 18.

Lorsqu'un navire national entrera dans quelque port étranger, où réside un consul belge, le patron du navire sera tenu, de se présenter chez ledit consul, dans les trois fois vingt-quatre heures après son arrivée, et de lui exhiber et faire viser sa lettre de mer: faute de quoi, le capitaine ou patron encourra une amende d'un florin par last.

Pour extrait conforme:

Le Commissaire belge.

Morel.

Anlage F.

(à l'article 26 du traité du 1. septembre 1844.)

Loi du 6 juin 1839.

LÉOPOLD, Roi des Belges, à tous présents et à venir, salut :

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons, ce qui suit :

Article 1.

A dater de l'exécution des clauses territoriales des traités à intervenir entre les Puissances réunies en conférence à Londres, la Hollande et la Belgique, le tarif des douanes pour les objets ci-après désignés, provenant des parties à céder du Luxembourg et du Limbourg, sera modifié, ainsi qu'il est dit aux articles suivants.

Article 2.

Les fontes et fers travaillés au bois et au marteau, provenant des établissements, existant à ce jour dans la partie détachée du Luxembourg, seront admis en Belgique par le bureau d'Arlon moyennant un simple droit de balance de 25 centimes par 100 kilogrammes, mais seulement jusqu'à concurrence de trois millions de kilogrammes de fers forgés, supposés représenter quatre millions de fontes.

Le bénéfice cessera dans le cas, où la sortie des mines et minerais de fer de la partie allemande par la frontière belge viendrait à être prohibée ou assujettie à un droit de douane.

Article 3.

Les faïences, provenant des établissements, existant aussi à ce jour dans la même partie de Luxembourg, seront admises

à l'importation par le même bureau moyennant un droit de quatre pour cent à la valeur, jusqu'à concurrence, par année, d'une valeur effective de quatre cent mille francs seulement.

Article 4.

Les étoffes de laine, désignées au tarif sous la dénomination de coating, calmouks, alpagas, duffels, frises, castorines, serges, domets, baies, molletons, kerseys, couvertures en laine et autres tissus de l'espèce, provenant des établissements en activité à ce jour dans la même partie du Luxembourg, seront reçues à l'entrée par le même bureau au droit de quatre pour cent à la valeur, mais seulement jusqu'à concurrence d'une valeur, par année, de quatre cent mille francs.

Dans cette somme les draps communs de Luxembourg du prix de cinq francs le mètre au plus pourront être compris pour une valeur, qui ne pourra excéder cinquante mille francs.

Article 5.

Le Gouvernement prendra toutes les mesures, propres à assurer à chacun des établissements, existant à ce jour, l'importation des produits, repris aux trois articles, qui précèdent, en ayant égard, pour chacun d'eux, à leurs situations locales et à leur état actuel de production par année; ces objets devront, dans tous les cas, porter la marque des fabriques, d'où ils proviennent, et être accompagnés d'un certificat d'origine, délivré dans la forme à déterminer par le Gouvernement.

Article 6.

Des fruits verts de secs de toute espèce, à l'exception de ceux, qui sont spécialement tarifés, de même que les charbons de bois, la chaux et le plâtre, importés de la partie allemande dans la partie wallone du Luxembourg, seront admis par tous les bureaux, que le Gouvernement désignera à cet effet, au droit d'un demi pour cent à la valeur.

Article 7.

Le froment, l'orge et le méteil, ainsi que leurs farineux, qui seront importés par le bureau d'Arlon de la partie détachée du Luxembourg dans la partie, qui restera belge, seront admis

à l'entrée au quart des droits, établis par les lois en vigueur, mais seulement jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de trois millions de kilogrammes.

Article 8.

Les grains de toute espèce, qui sont importés de la partie détachée du Limbourg dans le district de Verviers par le bureau, qui sera indiqué, à cette fin, par le Gouvernement, à proximité du marché d'Aubel, seront admis à l'entrée moyennant la réduction, établie par l'article précédent, mais seulement jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de six millions de kilogrammes.

Article 9.

Le Gouvernement prendra toutes les mesures, propres à éviter tout abus des avantages, accordés par les articles précédents, et à assurer les approvisionnements des marchés d'Arlon et d'Aubel d'une manière aussi régulière, que possible.

Article 10.

Le Gouvernement pourra, pour la province de Luxembourg, désigner un autre bureau d'entrée en outre de celui d'Arlon.

Mandons et ordonnons, que les présentes, revêtues du sceau de l'état, insérées au Bulletin officiel, soient adressées aux Cours, Tribunaux et aux Autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du Royaume.

Donné à Bruxelles, le 6 juin 1839.

signé LÉOPOLD.

Par le Roi:

Le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

signé De Theux.

Pour extrait conforme:

Le Commissaire belge.

Morel.

Anlage G.

(à l'article 30 du traité du 1 septembre 1844.)

ARRÊTÉ ROYAL

du 7 septembre 1844.

LÉOPOLD, Roi des Belges, à tous présents et à venir, salut:

Sur la proposition de Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances;

Nous avons arrêté et arrêtons:

Article 1.

Les navires prussiens cessent d'être soumis, dans les ports belges, à d'autres droits de tonnage et de pilotage, que ceux, dont sont passibles les navires nationaux.

La suspension du remboursement du péage de l'Escaut est levée à l'égard des navires prussiens.

Article 2.

Le droit de douane sur les vins, originaires du Zollverein, tant par terre, que par mer, est réduit à cinquante centimes par hectolitre pour les vins en cercles, et à deux francs par hectolitre pour les vins en bouteilles; le droit d'accise, existant actuellement sur les mêmes vins, est réduit de 25 p. c.

Article 3.

Le droit d'entrée, existant sur les tissus de soie, originaires du Zollverein, est réduit de 20 p. c.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

signé LÉOPOLD.

Par le Roi:

Le Ministre de l'Intérieur.
signé Nothomb.

Le Ministre des Finances.
signé Mercier.

Pour copie conforme:

Le Commissaire belge.
Morel.

Zweiter Abschnitt.

Die bereits wieder aufgehobenen Verträge.

Unter den vom Zollvereine abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträgen wurden die Verträge mit dem Steuervereine vom 1. November 1837 und dem Königreiche der Niederlande vom 21. Januar 1839 zwar bereits wieder aufgehoben; dessenungeachtet erschien die Besprechung beider Verträge schon deshalb angemessen, weil die Wiederherstellung vertragsmäßiger Beziehungen im Laufe der Zukunft nicht unwahrscheinlich, die Kenntniß der früheren Verhältnisse aber zur Würdigung der neu zu schließenden Verträge unentbehrlich ist. Von diesem Gesichtspunkte aus dürfte das nähere Eingehen in die Stellung der niederländischen Colonien zum Mutterlande und in die Stellung, welche die Handelsgesellschaft der Regierung und dem Lande gegenüber einnimmt, Rechtfertigung finden, weil gerade diese Verhältnisse auf die Handelspolitik des niederländischen Gouvernements einen entscheidenden Einfluß ausüben und denselben auch beim künftigen Abschlusse von Handels-Verträgen geltend machen werden.

Ein Abdruck der Verträge selbst ist nicht beigefügt, weil sie eben nicht mehr bestehen, es daher weniger auf eine Mittheilung des Wortlautes als des Inhaltes ankommt, welche die nachstehenden Bemerkungen enthalten. —

I. Der Steuerverein.

Der erste vom Zollvereine abgeschlossene Vertrag, welcher den Handelsverträgen beigezählt werden kann, weil er sich die Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse zur Aufgabe gestellt hatte, ist der Vertrag vom 1. November 1837 mit den Staaten

Hannover, Oldenburg und Braunschweig, welche seit dem Jahre 1835 eine gemeinschaftliche Zollverbindung unter dem Namen des Steuervereins bildeten. Die Mittel, durch welche der Zweck des Vertrages erreicht werden sollte, bestanden

1) in Maßregeln zur Unterdrückung des den redlichen Verkehr gefährdenden Schleichhandels aus dem einen Vereinsgebiete in das andere;

2) in der Erleichterung des gegenseitigen Meß- und Marktverkehrs;

3) in Abgaben-Ermäßigungen bei der unmittelbaren Einfuhr von gewissen Erzeugnissen in das Gebiet des anderen Theiles und beim Durchgange auf gewissen Straßenzügen.

Der Vertrag zerfiel nach Maßgabe dieser Zwecke in mehrere besondere Conventionen.

Die Uebereinkunft wegen Unterdrückung des Schleichhandels (Uebereinkunft A) enthielt im Wesentlichen die Verabredung: Vereinigungen von Schleichhändlern und auf den Schleichhandel berechnete Waaren-Niederlagen auf dem beiderseitigen Gebiete nicht zu dulden, und sich bei der Verhütung, Entdeckung und Bestrafung von Zollvergehen gegenseitig zu unterstützen. Durch drei andere Uebereinkünfte (B, C und D) wurde die Einverleibung verschiedener hannoverscher und braunschweigischer Landestheile in den Zollverein und der Anschluß mehrerer preußischer Gebietstheile an den Steuerverein [1]) zur Vereinfachung und wirksamern Handhabung des Grenzschutzes in Ausführung gebracht. Eine fünfte Uebereinkunft (E) bestimmte endlich

1) die zollfreie Einführung der von Verkäufern aus dem Zollvereine auf den Braunschweiger Messen verkauften Waaren in den

---

[1]) Dem Zollvereine angeschlossen wurden von Seiten Hannovers: die Grafschaft Hohnstein und das Amt Elbingerode; von Seiten Braunschweigs: das Fürstenthum Blankenburg, das Stiftsamt Walkenried, das Amt Calvörde, der braunschweigische Antheil des Dorfes Pabstdorf und das Dorf Hessen. Dem Steuervereine wurden von Seiten Preußens einverleibt: die bisher aus der Zollgrenze des Zollvereins ausgeschlossen gewesenen Dörfer Wolfsburg, Hesslingen, Hehlingen im Regierungsbezirke Magdeburg, der preußische Antheil des Dorfes Frille im Regierungsbezirke Minden, die am linken Weserufer von Schlüsselburg bis Gernheim belegenen, ebenfalls zum Regierungsbezirke Minden gehörenden Ortschaften; ferner die bis dahin innerhalb der Grenze des Zollvereins befindlich gewesenen Gebietstheile mit den Dörfern Roclum und Würgessen, ein Theil des Dorfes Reiningen und der rechts der Weser und der Aue belegene Theil des Kreises Minden

Zollverein durch die Käufer, unter Beobachtung gewisser Controlen;

2) den Erlaß oder die Ermäßigung der tarifmäßigen Eingangsabgabe von vielen (39 Hauptartikel) Erzeugnissen des Bodens und des Gewerbfleißes der Staaten des Steuervereins bei der Einfuhr in den Zollverein [1]);

3) die Eingangs- und Durchgangszollfreiheit des unverkauften Theiles der aus dem Gebiete des einen Vereins auf die Jahrmärkte des anderen und von dort wieder zurückgehenden Waaren (auch des Viehes);

4) die gleiche Freiheit für das zur Weide ein- und später wieder ausgehende Vieh; sowie

5) für die Verarbeitung von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsamen auf ausländischen Mühlen, unter Beding der Wiederausfuhr des Fabrikats; desgleichen

6) für mehrere Gegenstände, die zur Verarbeitung oder zur Veredelung ein- und demnächst wieder ausgehen (darunter: wollene Waaren zum Walken, Waschen und Färben, leinenes und baumwollenes Garn zum Färben);

7) die Errichtung einer, den gegenseitigen Verkehrs-Verhältnissen entsprechenden Anzahl von Zoll-Aemtern mit angemessenen Erhebungsbefugnissen; und

8) die Ermäßigung der Durchgangs-Abgabe auf resp. 15 und 10 Sgr. für die Pferdelast in der Richtung von Hameln nach Osnabrück über Herford und Hückerkreutz, und von Hannover oder Hildesheim nach Osnabrück, über Minden und Preuß. Oldendorf.

Die sämmtlichen vorerwähnten Verträge sind, nachdem sie nach dem Beitritte der herzoglich braunschweigischen Hauptlande zum Zollvereine vom 1. Januar 1842 ab mit den übrigen Staaten des Steuervereins erneuert waren, mit dem Ablaufe des Jahres 1843 in Folge des Ausscheidens des braunschweigischen Harz- und Weserdistricts aus dem Steuervereine [2]) ihrem ganzen Inhalte nach

---

[1]) Zu den wichtigsten der vom Zolle befreieten Artikel sind zu rechnen: Leinengarn, Packleinen, ungebleichte Leinewand, ungebleichter Zwillich und Drillich; zu den wichtigsten der im Zolle ermäßigten: Getreide (Weizen, Roggen, Gerste und Hafer), Cichorien, Hopfen, Butter und Käse, Leder, manche Producte des Bergbaues und Vieh.

[2]) Ueber die Veranlassung der Wiederaufhebung der Verträge und die derselben vorangegangenen Thatsachen haben die preußische, hannoversche und braunschweigische Regierung sich in besonderen Staatsschriften ausgesprochen, von denen

aufgehoben [1]), und es bestehen augenblicklich zwischen dem Zollvereine und dem Steuervereine (Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg) keine vertragsmäßigen Beziehungen zur Förderung und Belebung der Handels-Interessen [2]). Die Verträge waren für

---

die hannoversche, welche die Reihe eröffnete, unter dem Titel »der große Zollverein deutscher Staaten und der Hannover-Oldenburgische Steuerverein« im Februar, die braunschweigische unter dem Titel »der Anschluß Braunschweigs an den Zollverein, dessen Gründe und nächste Folgen« im März, die preußische unter dem Titel »Bemerkungen auf Veranlassung der Königlich Hannoverschen Staatsschrift« im April 1844 ausgegeben und im Buchhandel erschienen sind.

[1]) Die hannoversche Grafschaft Hohnstein und das Amt Elbingerode sind zwar augenblicklich noch dem Zollvereine einverleibt, jedoch nur factisch, nicht in Folge eines mit der Krone Hannover geschlossenen neuen Vertrags.

[2]) Ein Schifffahrts-Vertrag besteht zwischen Preußen und Oldenburg (siehe Seite 327), zwischen Preußen und Hannover dagegen nicht. Dessenungeachtet sind die hannoverschen Schiffe in preußischen Häfen bisher von den, durch die Verordnung vom 20. Juni 1822 eingeführten extraordinairen Schifffahrtsabgaben frei geblieben, ohne daß eine Verbindlichkeit dazu von Seiten Preußens bestände. Nach der in dem Centralblatte der Abgaben-, Gewerbe- und Handels-Gesetzgebung und Verwaltung in den königlich preußischen Staaten gegebenen Uebersicht des Verkehrs fremder Schiffe nach preußischen Häfen betrug die Anzahl der in die letzten eingelaufenen hannoverschen Schiffe in den Jahren

1838:	220	Schiffe	mit	11,349	Lasten
1839:	381	»	»	17,441	»
1840:	392	»	»	19,750	»
1841:	375	»	»	19,157	»
1842:	348	»	»	17,149	»
1843:	420	»	»	21,097	»

Nur über die Schifffahrt auf der Ems und die Benutzung des Emdener Hafens durch preußische Unterthanen sind in dem Artikel 5 des zwischen Preußen und Hannover am 29. Mai 1815 zu Wien geschlossenen Tractats (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1818, Anhang Seite 14) Vereinbarungen getroffen, vermöge welcher die hannoversche Regierung die Verpflichtung übernommen hat,

1) den Theil der Ems von der preußischen Grenze bis zu ihrer Mündung in den Jahren $18^{15}/_{16}$ schiffbar machen zu lassen und beständig in schiffbarem Zustande zu erhalten;

2) den preußischen Unterthanen die Ein- und Ausfuhr aller Waaren, Erzeugnisse, Natur- und Kunstproducte durch den Emdener Hafen und die Haltung von Vorraths- oder Lagerhäusern in der Stadt Emden zu gestatten, um gedachte Waaren während zweier Jahre, von ihrer Ankunft in der Stadt angerechnet, darin niederzulegen, ohne daß jene Vorraths- oder Lagerhäuser einer andern Aufsicht unterworfen werden sollen, als der, welcher die Vorraths- und Lagerhäuser der hannoverschen Unterthanen selbst unterworfen sind;

beide Theile nicht unwichtig; weniger aus finanziellen Gründen, als mit Rücksicht auf die gewerblichen Interessen der ausgedehnten

3) den preußischen Schiffen und preußischen Kaufleuten für die Schifffahrt die Aus- und Einfuhr der Waaren, sowie für die Zeit, während welcher diese in dem Lagerhause liegen bleiben, keinen andern Zoll oder irgend andere Abgaben aufzulegen als die, zu deren Entrichtung die hannoverschen Unterthanen selbst verpflichtet sind. Dergleichen Zölle und Abgaben sollen durch ein gemeinschaftliches Uebereinkommen Preußens und Hannovers festgesetzt, und der Tarif kann nachher nur durch Uebereinstimmung beider Theile geändert werden. Diese Prärogative und Freiheiten sollen sich gleichfalls auf die, die preußische Emsstrecke beschiffenden hannoverschen Unterthanen erstrecken;

4) Die preußischen Unterthanen sollen nicht gehalten sein, sich Emdener Kaufleute für den Handel zu bedienen, vielmehr den Handel mit ihren Waaren in Emden entweder mit Einwohnern der Stadt oder mit Fremden treiben dürfen, ohne andere Abgaben zu zahlen, als die hannoverschen Unterthanen. Diese Abgaben sollen ebenfalls nur in Uebereinstimmung beider Theile erhöhet werden können. — Die in dem Vertrage vom 29. Mai 1815 vorbehaltene Regulirung über eine auf der Ems zu erhebende Schifffahrtsabgabe ist durch den Staatsvertrag zwischen Preußen und Hannover vom 17. Mai 1843 (Gesetzsammlung für die königlich preußischen Staaten 1843, Seite 231 bis 244) erfolgt, indem die Artikel 7 und 8 desselben bestimmen, daß für die Befahrung der Ems von dem Punkte an, wo sie schiffbar wird, bis in die offene See, und umgekehrt, außer einem Schleusengelde, statt der Durchgangsabgaben eine Schifffahrtsabgabe unter dem Namen Emszoll entrichtet werden soll, die in ihrem vollen Betrage drei Thaler für die Last ausmacht, während der ersten 6 Jahre aber nur zu zwei Dritttheilen oder mit zwei Thalern für die Last erhoben wird, und für eine namhafte Menge von Artikeln — meistens rohe Fabrikstoffe und Erzeugnisse der Landwirthschaft — auf resp. die Hälfte, ein Viertel, ein Sechstel, ein Zwölftel und ein Achtzehntel der Gebühr festgesetzt ist. Diese Bestimmungen sind dem Transithandel sehr förderlich, da die hannoversche Landtransitabgabe 4 Sgr. vom Centner, also für die Last von 40 Centnern 6 Thlr. 16 Sgr. beträgt, so daß sich gegen den höchsten Satz des Emszolles von 2 Thalern eine Ersparniß von 4 Thlr. 16 Sgr. herausstellt, welches in manchen Fällen den Betrag der Fracht von Emden nach dem Rheine erreicht. Diese Differenz wird bei mehreren Artikeln, die einem höheren als dem gewöhnlichen Durchfuhrzolle unterworfen sind oder die den ermäßigten Emszoll entrichten, noch größer. So beträgt die bisherige Durchgangsabgabe von Branntwein und Sprit per Last 13 Thlr. 8 Sgr., der Emszoll 2 Thlr.; von Anis, Amidon, Alaun, Blei, Bleiweiß, Butter, Eisenblech, groben geschlagenen Eisenwaaren, Flachs, Graupen, Gries, Grütze, Hanf, Leinengarn, Leinewand, Kleesaamen, Käse, Oel, Seife, Stahl, Syrup, Talg, Thran, Waidasche Weizenmehl, Zink: 6 Thlr. 16 Sgr., der Emszoll 1 Thlr.; von Bier, eisernen Gußwaaren, Eisen in Stangen, Farbehölzern, Häringen, Laberdan, Vitriol: 6 Thlr. 16 Sgr., der Emszoll 12 Sgr.; von altem Eisen und Roheisen und Kartoffeln: 6 Thlr, der Emszoll 8 Sgr.; von Weizen, gedörrtem Roggen, Spelz, Rappsamen: 5 Thlr. 8 Sgr., der Emszoll 12 Sgr.; von Bohnen, Erbsen, Roggen und Oelkuchen: 4 Thlr., der Emszoll 12 Sgr.; von Buchweizen, Gerste, Ha-

Grenzstrecken, auf welchen sich beide Vereine berühren, und aus Rücksichten der Moralität, die durch den Grenzschmuggel in hohem Grade untergraben wird.

Ob die Zukunft die Wiederherstellung vertragsmäßiger Beziehungen zwischen dem Zollvereine und dem Steuervereine im Sinne der aufgehobenen Verträge bringen werde, steht dahin. Nach den von beiden Seiten über eine viel engere Verbindung bereits gepflogenen mehrjährigen Verhandlungen, die eine Zeitlang ein günstiges Resultat hoffen ließen, und nach der Entschiedenheit, mit welcher die öffentliche Meinung nicht nur im zollverbündeten Deutschland, sondern auch in Hannover und Oldenburg selbst sich für den Anschluß dieser Küstenstaaten an den Zollverein ausspricht, könnte es zweifelhaft erscheinen, ob der Abschluß eines bloßen Handelsvertrages jetzt noch zu wünschen und an der Zeit sei, ob nicht vielmehr die Fortsetzung des gegenwärtigen, in manchen Beziehungen beiden Vereinen unbequemen vertraglosen Zustandes zu einer endlichen dauernden Befriedigung aller Theile führen werde. Sollte diese Rücksicht nicht obwalten, so wäre in der That nicht abzusehen, welche Gründe dem Abschlusse eines Handelsvertrages entgegenstehen könnten, indem sich nicht leicht Nachbarländer finden möchten, die vermöge des Standes ihrer gewerblichen Interessen in der Lage sind, sich, ohne Nachtheil für die einheimische Industrie, so weit gehende Concessionen einzuräumen als die Staaten des Zollvereins und die des Steuervereins. Worauf sich diese Concessionen zu erstrecken haben würden, beantwortet sich aus dem Inhalte der aufgehobenen Verträge und den seit der Aufhebung derselben gemachten Erfahrungen. Hannover und Oldenburg versorgten und versorgen auch jetzt nach Aufhebung der Verträge noch — wenngleich in geringerem Maaße — einen Theil des Zollvereinsgebietes mit verschiedenen ländlichen Producten, namentlich mit Vieh, Butter, Käse, Korn, Hopfen, Cichorien ꝛc., mit manchen Gattungen von Halbfabrikaten, z. B. lohgarem Leder, rohem leinenen Garne, grauer Leinewand und verschiedenen Erzeugnissen des Bergbaues; in beiden Ländern besteht dagegen notorisch das Bedürfniß nach gewissen Gattungen zollvereinsländischer Manufakte, welche die einheimische Industrie nicht liefert und die aus

---

fer: 2 Thlr. 16 Sgr, der Emszoll 12 Sgr.; von Leinsamen: 3 Thlr. 17 Sgr., der Emszoll 1 Thlr.; von Cement 4 Thlr., der Emszoll 4 Sgr.; von Steinkalk: 1 Thlr., der Emszoll 4 Sgr.; von Steinkohlen, Ziegelsteinen, behauenen Steinen: 10 Sgr., der Emszoll 4 Sgr. u. s. w.

England nicht mit gleichem oder wenigstens nicht mit größerem Vortheile bezogen werden können. Dahin gehören besonders grobe und mittelfeine Tuche, verschiedene Sorten baumwollener, seidener und halbseidener Waaren, manche Gattungen von kurzen Waaren und mehrere sonstige Fabrikgegenstände. Das Bedürfniß nach zollvereinsländischen Manufacten ist von den Regierungen der Steuervereinsstaaten durch das die Abwehr des Schleichhandels bezweckende Zugeständniß eines Meßrabatts bereits anerkannt, außerdem sprechen die über heimliche Einbringung der bezeichneten Waaren vorliegenden Erfahrungen so unzweideutig für das Vorhandensein eines solchen Bedürfnisses, daß man dasselbe jenseits schwerlich wird in Abrede stellen können. Ermäßigung der Durchgangszölle, gleichmäßigere Behandlung des Transits auf den verschiedenen Routen, Erleichterung des nachbarlichen Grenzverkehrs durch Bewilligung der Zoll- und Controle-Freiheit für gewisse, dem Gewerbsbetriebe nicht angehörende Gegenstände und Handlungen würden sich an die oben angedeuteten Concessionen [1]) zu schließen haben, und endlich könnte man die durch den Vertrag vom 16. November 1837 von beiden Theilen eingegangene Verpflichtung: dem Schleichhandel aus dem einen Vereine in den anderen entgegenzuwirken, wiederaufnehmen und denselben noch durch besondere Garantien eine bessere Geltung verschaffen.

---

[1]) Ob Hannover nach dem Abschlusse des Handels- und Schifffahrtsvertrages mit Großbritanien vom 22. Juli 1844 noch im Stande ist, der Manufaktur-Industrie der Zollvereinsstaaten im vertragsmäßigen Wege durch Abgabenermäßigungen reelle Concessionen zu machen, erscheint mit Hinblick auf den Artikel 7 des gedachten Vertrages zweifelhaft. Derselbe lautet wie folgt:

»Se. Majestät, der König von Hannover und Ihre Majestät die Königin »von Großbritanien verpflichten sich gegenseitig, den Unterthanen irgend eines »anderen Staates keine Verminderung von Abgaben, noch Vergünstigungen, Vor»rechte oder Freiheiten irgend einer Art in Bezug auf Handel und Schifffahrt zu »bewilligen, welche nicht gleichfalls und zu der nämlichen Zeit auf die Unter»thanen des anderen hohen contrahirenden Theils ausgedehnt werden, und zwar »unentgeltlich in den Fällen, wo das Zugeständniß zu Gunsten des anderen Staa»tes unentgeltlich ertheilt wurde, oder, falls das Zugeständniß an Bedingungen »geknüpft war, gegen Leistung einer möglichst gleichkommenden Vergütung.« — Hieraus folgt, daß Hannover Abgabenermäßigungen, die es dem Zollvereine, sei es unentgeltlich oder als Gegenleistung, zu gewähren geneigt sein möchte, nicht eher zur Ausführung bringen darf, bevor nicht wegen gleichmäßiger Anwendung dieser Zugeständnisse auf Großbritanien gemeinschaftliche Einigung erfolgt ist. Großbritanien hat es daher mindestens in der Hand, den Abschluß eines solchen Vertrages sehr zu verzögern und zu erschweren, sobald ihm einmal daran gelegen sein sollte, Hannover noch weiter von dem zollverbündeten Deutschland zu entfernen, als es jetzt der Fall ist.

II. Die Niederlande. Hamburg und Bremen.

Durch den Handelsvertrag vom 21. Januar 1839 gelangten die im Artikel 11 des Schifffahrtsvertrages zwischen Preußen und Holland vom 3. Juni 1837 [1]) vorbehaltenen näheren Vereinbarungen zur Erleichterung der Handelsverbindungen zwischen beiden Ländern unter Antheilnahme sämmtlicher Zollvereinsstaaten zur Ausführung.

Die niederländischer Seits durch den Vertrag eingeräumten Concessionen umfaßten im Wesentlichen folgende Punkte:

I. Zollerleichterungen, und zwar: für Wein in Fässern zu 10 Centen niederländisch vom Hectoliter und in Flaschen zu 5 Gulden für 100 Flaschen; für Getreide mit einer Ermäßigung von 10 Procent des tarifmäßigen Zolles; für Bruch- und behauene Steine zu 3 Procent vom Werthe; für Nutz- und Bauholz zu 25 Cent. für die Tonne; für Zeuge, Gewebe und Bänder zu dem Satze von 2 Fl. für das Kilogramm; für Strümpfe und Strumpfwaaren, Spitzen, Tülle zu 5 Procent, für Messer und Messerwaaren zu 3 Procent vom Werthe.

II. Uebernahme der Verpflichtung, die Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes der Zollvereinsstaaten bei ihrer Einfuhr in die niederländischen Colonien auch ferner auf dem Fuße der begünstigsten Nation zu behandeln.

III. Ausdehnung der Bestimmungen des preußisch-holländischen Schifffahrtsvertrages vom 3. Juni 1837 auf die Flaggen der anderen Rheinuferstaaten.

Der Zollverein verpflichtete sich dagegen, folgende niederländische Erzeugnisse, als: Butter, Käse, Ochsen und Stiere, Kühe, Jungvieh, zur Hälfte der jetzt oder künftig bestehenden Tarifsätze, ferner niederländischen Lumpenzucker zum Gebrauche der Siedereien zum halben Zollsatze, niederländische Raffinade zu 10 Thalern, niederländischen Reis zu 2 Thalern pro Centner zuzulassen; den niederländischen Lumpenzucker niemals höher zu besteuern, als 10 Procent über den Satz, für welchen die inländischen Siedereien Rohzucker beziehen werden; bei eintretender Verminderung der Abgabe für Rohzucker auch die Abgabe von niederländischer Raffi-

---

[1]) Siehe später a. a. O.

nade in demselben Verhältnisse, und zwar soweit zu ermäßigen, daß sie das Doppelte der Abgabe von Rohzucker nicht übersteige; die bestehenden Eingangszölle auf Kaffee, Tabak, Gewürze, Thee, Häringe, Saatöl und Branntwein für die Einfuhr aus den Niederlanden nicht zu erhöhen; die dem Großhandel mit Wein zugestandene Rabattbewilligung auch auf die aus den Niederlanden eingeführten Weine anzuwenden und endlich die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit dem niederländischen Gebiete zu gestatten. — Das von beiden Theilen vorbehaltene Recht, die durch den Vertrag eingeräumten Vortheile auch anderen Staaten mit oder ohne Gegenleistung zugestehen, sogar allgemein in Anwendung bringen zu dürfen, hatte

a) von Seiten des Zollvereins

1) den Abschluß von Uebereinkünften mit Hamburg und Bremen vom 31. December 1839 und 6. Juli 1840, durch welche beide Städte gegen Begünstigungen, die sie der Einfuhr und Durchfuhr mehrerer zollvereinsländischen Erzeugnisse gewährten, in Bezug auf die Einfuhr von Lumpenzucker, raffinirten Zucker und Wein, für die Dauer des Vertrages mit Holland diesem völlig gleichgestellt wurden, und

2) die allgemeine Ermäßigung der Eingangsabgabe des für vereinsländische Siedereien eingehenden Lumpenzuckers auf $5\frac{1}{2}$ Thlr. ohne Unterschied des Ursprunges,

b) von Seiten Hollands aber den Abschluß von Verträgen mit England und Frankreich zur Folge, durch welche diesen beiden Ländern die dem Zollvereine gemachten Concessionen ebenfalls zu Theil wurden, wogegen Holland in den französischen Provinzen Elsaß und Lothringen neue Märkte für seine Colonialerzeugnisse gewann.

Der Vertrag vom 21. Januar war kaum ratificirt, als sich schon von vielen Seiten Stimmen gegen denselben erhoben. Die Zuckerindustrie erklärte sich in allen ihren Zweigen gefährdet. Die Inhaber von Runkelrübenzucker-Fabriken sprachen unverhohlen die Ueberzeugung ihres nahen Unterganges aus, und ein großer Theil der Siedereien von indischem Zucker begann seinen Betrieb bereits auf das Verschmelzen holländischer Lumpen zu beschränken. Die ausschließliche Versorgung des deutschen Marktes mit Zucker durch Holland, und die Verzichtleistung auf den für das Geschäft der Zuckerraffinerie und das Emporkommen der nationalen Schifffahrt

gleich wichtigen Eigenhandel in Zucker wurden von den Gegnern des Vertrages als natürliche Folgen desselben bezeichnet. Auch die rheinische Landwirthschaft, namentlich die Bewohner der Cleveschen Marschgegenden, fanden sich durch die den Erzeugnissen der holländischen Viehzucht eingeräumten Vortheile in ihren Interessen schwer verletzt und beklagten laut den Verlust des bisherigen Schutzes.

Auf der andern Seite vernahm man keine Aeußerungen der Zufriedenheit Seitens der Repräsentanten derjenigen zollvereinsländischen Gewerbszweige, für welche Holland in dem Vertrage Zugeständnisse gewährt hatte. Die Concurrenz, in welche der deutsche Gewerbsfleiß gerade mit den Ländern, gegen deren Uebergewicht er den Beistand Hollands durch Vermittelung des Absatzes am meisten bedurfte — mit England und Frankreich —, treten mußte, verringerte den Werth der eingeräumten Concessionen wesentlich; außerdem waren aber auch manche unter denselben mehr scheinbar als wirklich, weil der ganze Handel mit Java in den Händen der niederländischen Handelsgesellschaft vereinigt blieb. Diese kauft bekanntlich alle Bedürfnisse, welche die Regierung für ihre ostindischen Besitzungen nöthig hat, vorzugsweise in Holland ein, und hat seit der kurzen Zeit der Trennung des fabrikreichen Belgiens von Holland die Industrie dieses Landes sowohl dadurch, als durch Vorschüsse zur Errichtung von Fabriken in solchem Grade emporgebracht, daß dieselbe wahrscheinlich in wenigen Jahren im Stande sein wird, die Bedürfnisse der Colonien an europäischen Stoffen ohne fremde Hülfe selbst zu bestreiten. Ferner hing die Ausfuhr vieler deutschen Erzeugnisse nach Holland auch gar nicht von den im Vertrage gewährten Zollerleichterungen ab; vielmehr würde dieselbe auch ohne die letzten stattgefunden haben, weil Holland jene Artikel weder entbehren, noch von irgendwo her gleich gut und billig beziehen kann. Dahin gehören von rohen Erzeugnissen: Holz (namentlich das eichene Schiffsbauholz, dessen Ausfuhr in allen europäischen Staaten, mit alleiniger Ausnahme Deutschlands, gänzlich verboten ist), Steine, Kalk und Kohlen; von Fabrikerzeugnissen: manche Sorten feiner Eisen-, Stahl- und Quincailleriewaaren, wollene Strumpfwaaren, Nürnberger Spielwaaren und mehrere andere. Die den deutschen Weinen in Fässern zugestandene Zollermäßigung äußerte auf den Absatz der Rhein- und Moselweine nach Holland ebenfalls nicht den erwarteten Einfluß, da der Genuß der leichteren Weine den Gewohnheiten der Holländer und dem Klima des Landes we-

niger entspricht, der bessere Wein in Flaschen aber immer noch mit 5 Cents für die Flasche belastet blieb, und aller Wein außer dem Eingangszolle noch einer Verbrauchssteuer in Holland unterliegt, welche mit dem Octroi in den Städten 4 bis 5 Silbergroschen pro Flasche beträgt. Da nun überdies der Eingangszoll auf französische Weine in Fässern vermöge des zwischen Frankreich und Holland abgeschlossenen Tractats [1]) ganz aufgehoben wurde, so wür-

---

[1]) Um die Bedeutung des zwischen Frankreich und Holland abgeschlossenen Vertrages für Deutschland richtig zu würdigen, erscheint es nöthig, den Inhalt jenes Vertrages hier in der Kürze zu besprechen und wenigstens diejenigen unter den Frankreich zugestandenen Vortheilen anzuführen, welche den Werth des Vertrages vom 21. Januar 1839 für den Zollverein hauptsächlich verminderten. Dahin gehört

1) die Herabsetzung der Eingangszölle für französische Seidenwaaren, Strumpfwirkerwaaren, Spitzen, Tülle, Messerschmiede- und Krämerwaaren auf die Hälfte;

2) die Bewilligung der gänzlichen Zollfreiheit für französische Weine, Branntweine und andere geistige Flüssigkeiten in Fässern, beim Eingange zur See, zu Lande oder auf Flüssen (während die deutschen Weine in Fässern nur eine Ermäßigung des Zolles auf 10 Cents vom Hectoliter, die deutschen Branntweine ꝛc. aber gar keinen Erlaß an den darauf haftenden Eingangszöllen von 2 Fl. vom Hectoliter Korn-, und 1 Fl. vom Hectoliter andern Branntweins erhielten);

3) die Ermäßigung des Zolles zum Besten der französischen Weine in Flaschen beim Eingang zur See für das Getränk selbst von 5 Fl. auf 2 Fl., und beim Eingang auf dem Rheine oder zu Lande von 8 Fl. auf 3 Fl. 20 Cents von 100 Flaschen, und für die Glasflaschen, die in dem niederländischen Tarif besonders besteuert sind, von 3 Fl. auf 1 Fl. 20 Cents von 100 Flaschen, so daß also französische Weine in Flaschen in Holland bei der Einfuhr zur See nur 3 Fl. 20 Cents, auf dem Rheine oder zu Lande eingeführt nur 4 Fl. 40 Cents an Zoll zu entrichten haben, während der niederländische Vertrag mit dem Zollverein die deutschen Weine in Flaschen mit 5 Fl. für das Getränk und 3 Fl. für die Flaschen, zusammen mit 8 Fl. von 100 Flaschen, also doppelt so hoch belastet ließ, als die französischen Weine zur See, so daß 100 Flaschen Bordeauxwein 3 Fl. 20 Cents, und 100 Flaschen Rheinwein 8 Fl. in Holland zahlten;

4) Erlaß der Hälfte des Eingangszolles für französische Branntweine in Flaschen sowohl für das Getränk, als für die Flaschen, während beide, wenn sie aus Deutschland kamen, mit dem vollen Zolle belegt blieben, d. i. 5 Fl. für Kornbranntwein vom Getränk, 3 Fl. von den Glasflaschen; für andere geistige Flüssigkeiten 4 Fl. und 3 Fl., zusammen 7 Fl. auf je 100 Flaschen;

5) Ermäßigung des Eingangszolles von französischen Papiertapeten von 10 auf 5 Procent;

6) desgleichen für die französischen Seifen, und zwar für die wohlriechenden eine Zollermäßigung von 10 Fl. auf 7 Fl. 50 Cents, für die geruchlosen von 6 Fl. auf 4 Fl. 50 Cents von 100 Kilogrammen;

7) Gleichstellung des unvergoldeten französischen Porzellans in der Zollbe-

den die deutschen Weine sich, ungeachtet der gewährten Zollerleichterungen, auf dem holländischen Markte nur insoweit zu behaupten im Stande gewesen sein, als sie trotz der hohen Steuer auf demselben gesucht sind, was nur bei den feineren Sorten der Fall ist.

---

handlung mit Fayence, und Ermäßigung des Zolles von Glas von 6 Procent des Werthes auf 4 Procent;

8) Holland verzichtete im Wege der Gegenseitigkeit auf das Recht, französische Erzeugnisse mit Ein-, Durch- oder Ausfuhrzöllen zu belegen, welche höher als seine allgemeinen Zollsätze für Gegenstände gleicher Art wären, und verpflichtete sich, alle hiemit in Widerspruch stehenden seitherigen Verfügungen dieser Art, sowie alle Einfuhrverbote zurückzunehmen, welche nicht allgemein, sondern nur gegen französische Erzeugnisse gerichtet wären. Diese Bestimmung hob eine Menge von Verboten französischer Erzeugnisse und von höheren Zollsätzen auf andere französische Erzeugnisse auf, welche Holland im Jahre 1823 als Erwiederungsmaßregel auf die französischen Zollerhöhungen von fremdem Vieh verfügt hatte. Namentlich waren bis zum Vertrage von 1840 französische Wolltücher und Casimire, Kornbranntweine, Weine, Biere ganz verboten; Strumpfwirkerwaaren, Porzellan, Fayence, Steingut ꝛc. aber mit höheren, als den allgemeinen niederländischen Zollsätzen belegt, während diese Gegenstände nunmehr, ohne daß Frankreich seine hohen Viehzölle vermindert hätte, in Holland durch den Vertrag von 1840 nicht allein zu dem gewöhnlichen Zollsatze zugelassen wurden, sondern sogar eine Zollbegünstigung vor fremden Erzeugnissen gleicher Art erhielten. Deutschland verlor also nicht allein den Vortheil, daß seither die französische Mitbewerbung in diesen Artikeln auf dem holländischen Markte verboten oder erschwert war, sondern Holland erschwerte durch die Frankreich zugestandenen Begünstigungen noch den Absatz deutscher Erzeugnisse in Holland.

Endlich wurden auch die französischen Weine in Java bedeutend bevorzugt. Nach dem holländisch-ostindischen Tarif von 1837 zahlten französische und deutsche Weine in Java:

	Bei der Einfuhr aus holländischen Häfen unter holländischer Flagge:	Bei der Einfuhr aus fremden Häfen ohne Unterschied der Flagge:
1) Weine in Flaschen: Französischer Champagner für 12 Flaschen	3 Fl.	5 Fl.
Burgunder und andere feine französische Weine, feine Rhein- und andere deutsche Weine für 12 Flaschen	2 Fl. 30 Cts.	5 Fl.
Andere gewöhnliche französische Weine und andere deutsche gewöhnliche Rheinweine für 100 Flaschen	10 Fl.	20 Fl.
2) Französische oder deutsche Weine in Fässern für das Oxhoft	20 Fl.	40 Fl.

Diese Zölle ließ der Vertrag vom 21. Januar 1839 unverändert, Frankreich erhielt aber eine solche Ermäßigung, daß nunmehr in holländisch Ostindien erhoben wurde:

Die Ermäßigung des Getreidezolles um 10 Procent endlich enthielt deshalb ein mehr scheinbares als effectives Zugeständniß, weil der Eingangszoll auf Getreide, welcher sich in Holland bekanntlich nach der Höhe des Preises richtet, bei dem niedrigsten Getreidepreise so hoch ist, daß er nach Abzug von 10 Procent noch immer 81 Gulden für die Last beträgt und kein vortheilhaftes Geschäft zuläßt, bei dem höchsten Preise dagegen bis auf den unbedeutenden Betrag von $^3/_4$ Flor. für die Last herabsinkt und dann keiner Ermäßigung mehr bedarf.

Der Vertrag, welcher bis zum Ende des Jahres 1841 abgeschlossen war, wurde sechs Monate vor dem Ablaufe von Seiten des Zollvereins gekündigt. Zugleich mit ihm traten auch die obenerwähnten, mit Hamburg und Bremen geschlossenen Uebereinkünfte außer Wirksamkeit, nachdem die Weingroßhändler der wichtigeren preußischen Handelsplätze Stettin, Magdeburg, Berlin, Königsberg, Breslau, Frankfurt a./O. ꝛc. wiederholt gegen die ihren Gewerbsgenossen in den beiden Hansestädten zugestandenen Begünstigungen reclamirt hatten.

Seit Aufhebung des Vertrages vom 25. Januar bestehen zwischen dem Gesammtzollvereine und dem Königreiche der Niederlande vertragsmäßige Beziehungen zur Förderung der beiderseitigen Handels- und Schifffahrtsinteressen nicht mehr; für die Schifffahrtsverhältnisse Preußens und der Niederlande sind dagegen die Bestimmungen des Schifffahrtsvertrages vom 3. Juni 1837 noch jetzt maßgebend [1]). Ob der Abschluß eines den Interessen des Zollver-

---

	Bei der Einfuhr aus holländischen Häfen unter holländischer Flagge:	Bei der Einfuhr aus fremden Häfen ohne Unterschied der Flagge:
1) Von Wein in Flaschen, Champagner, Burgunder und andere feine französische Weine für 12 Flaschen	2 Fl. 50 Cts.	5 Fl.
Von anderen gewöhnlichen französischen Weinen für 100 Flaschen	5 Fl.	10 Fl.
2) Von allen französischen Weinen in Fässern für das Oxhoft	10 Fl.	20 Fl.

[1]) Zwischen Preußen und dem Königreiche der Niederlande bestehen außerdem vermöge des Artikels 37 des am 7. October 1816 zu Cleve geschlossenen Grenztractats noch einige, auf die Erleichterung des ländlichen Verkehrs der diesseits und jenseits der Grenze Grundstücke besitzenden Ackerleute hinzielende Verabredungen, welche sich im Wesentlichen auf die freie Ein- und Ausfuhr von Feldfrüchten

eins entsprechenden Vertrages mit Holland in naher Aussicht stehend, ja, ob er nach den dermaligen Zuständen Hollands möglich ist, erscheint sehr zweifelhaft. So gewiß auch ist, daß Holland im Besitze alles dessen, was dem Zollvereine fehlt, im Besitze von Küsten an der Nordsee, von ausgedehnter Seeschifffahrt und Colonien, die den Bedarf Deutschlands an Kaffee, Zucker, Reis, Baumwolle, Gewürzen ꝛc. zu liefern im Stande sind, im Besitze einer zahlreichen, fast fabriklosen Bevölkerung [1]) in diesen Colonien, welche für ihren zur Zeit freilich nicht namhaften Bedarf an baumwollenen, seidenen, Sammet=, Eisen= und Stahlwaaren ꝛc. wiederum in Deutschland einen hinlänglich assortirten Markt finden würde, wenn die Politik des Mutterlandes ihr einen solchen Grad von Wohlhabenheit gestattete, durch welchen die Möglichkeit eines zunehmenden Verbrauchs von europäischen Waaren und der directe Verkehr mit fremden Ländern bedingt sind — die Mittel zur Herstellung eines für beide Theile gleich günstigen Handelsbündnisses in der Hand hat; so unwahrscheinlich bleibt die Erreichung eines solchen doch aus dem Grunde, weil demselben ein gänzliches Aufgeben des bisher von der niederländischen Regierung eingeschlagenen und mit Beharrlichkeit verfolgten Systems vorausgehen müßte, was ohne gewaltsame Zerstörung vieler in die volkswirthschaftlichen Interessen tief eingreifenden Verhältnisse wenigstens mit einem Schlage nicht auszuführen sein würde. Es darf in dieser Beziehung nur an die Ausfuhr= und Differenzialzölle, die Holland in seinen ostindischen Besitzungen erhebt, an das höchst raffinirte Grundbausystem in denselben, welches dem Fiscus den Bedarf an Handarbeit bei weitem wohlfeiler verschafft, als Sclavendienste vermögen würden, und an das Verhältniß des Instituts der Handelsmaatschappy [2]) erinnert

---

und den freien Ein= und Austrieb des Weideviehes erstrecken (vergl. Gesetzsammlung für die preußischen Staaten. 1818. Anhang Seite 126).

[1]) Ueber den wahren Stand der Bevölkerung der holländischen Colonien herrscht noch immer Ungewißheit. Die holländische Regierung selbst bleibt in dieser Beziehung bei annähernden Schätzungen stehen. Die Bevölkerung von Java wird auf 8 Millionen angegeben. Sumatra soll nach den Schätzungen der Herren van den Bosch, de Capelle und Nahuys 5 bis 6 Millionen Seelen enthalten; Borneo 3 Millionen, Celebes zwei Millionen; die Molucken 500,000. Im niederländischen Indien zählt man nur 10,000 Europäer und 30,000 schwarze Sclaven (vergl. Allgemeine Preuß. Staatszeitung Nr. 189 pro 1841).

[2]) Die niederländische Handelsgesellschaft (de allgemeene Handels-Maatschappy), welche im Jahre 1819 gegründet wurde, und die nach den Statuten

werden, welche die Grundlage des gegenwärtigen holländischen Handelsflors bildet, und dadurch einen Einfluß auf die niederländische

---

bis zum 31. December 1849 bestehen soll, übt einen so bedeutenden Einfluß auf die Stellung aus, welche Holland in merkantiler Beziehung, namentlich Deutschland gegenüber, einnimmt, daß die Mittheilung einiger zum größten Theile der preußischen Staatszeitung (Nr. 189 pro 1841) entliehenen Bemerkungen über ihre innere Organisation und ihre Wirksamkeit hier am rechten Platze zu sein scheinen.

Die Gesellschaft ist auf Actien gegründet. Die Besitzer von mindestens 4 Actien, jede zu 1000 Gulden, bilden die ganze Gesellschaft und constituiren die gesetzliche Körperschaft. Diese Körperschaft theilt sich, je nachdem sie ihre Delegirten zu wählen hat, oder selbst die Ausübung ihrer Macht wieder übernimmt, in sechs Wahlcollegien, oder vereinigt sich zu einer allgemeinen Versammlung. Das Wahlcollegium von Amsterdam und das von Rotterdam ernennen unter den Inhabern von mindestens sieben Actien je vier Commissarien; die Wahlcollegien von Dortrecht, Leyden, Middelburg und dem Haag je einen; der König in seiner Eigenschaft als Gerant ernennt den dreizehnten, welcher der Versammlung der Commissarien präsidirt und permanent ist, während von den übrigen jährlich ein Viertel erneuert wird.

Die Commissarien bilden in Verbindung mit den drei Directoren (von welchen der erste zugleich Präsident der Direction, der Generalversammlung und der Gesellschaft ist und vom Könige ernannt wird) das Conseil der Gesellschaft. Die Direction bildet die executive Gewalt derselben, schließt Contracte, Käufe, Verkäufe ab, empfängt und vertheilt die Einkünfte, ernennt und entläßt die Beamten. Das Conseil hält in jedem Jahre eine Sitzung, es empfängt von der Direction die Rechnungen und die Uebersicht der Angelegenheiten, entwirft Verordnungen und ertheilt Instructionen, die dem Könige vorgelegt werden müssen. Die Generalversammlung wird nach eingeholter Erlaubniß des Königs von dem Conseil dann zusammenberufen, wenn die zu fassenden Beschlüsse eine Abweichung von den Statuten erheischen. König Wilhelm I. hat der allgemeinen Handelsgesellschaft einen rein commerziellen und untergeordneten Character bewahrt und ihr kein Verwaltungsrecht, kein ausschließliches Privilegium ertheilt. Sie besitzt in Java nur eine einfache Faktorei, die aus einem Präsidenten und zwei Mitgliedern besteht; sie kann dort kein Land besitzen, denn sie soll durch ihre Operationen die Cultur aller Ländereien dominiren. Sie ist gezwungen, sich nur in Holland gebaueter und von Holländern geführter Schiffe zu bedienen, und es ist ihr nicht gestattet, eigene zu besitzen, denn der Vortheil ihrer Befrachtungen soll einer möglichst großen Anzahl von Schiffen und Individuen zu Gute kommen.

Die Beamten der Regierung überliefern der Faktorei die auf Java gekauften Waaren; die Gesellschaft übernimmt es, sie zu einem festgesetzten Preise nach Holland zu transportiren. Die holländische Schifffahrt soll durch den Transport dieser Waaren unterhalten werden, und die Sendung nach Holland erfolgt, damit dieses der große Markt bleibe. Die Resultate dieser Bestimmungen haben den großen Absichten entsprochen; als die Gesellschaft errichtet wurde, geschah nur die Hälfte des Transports von Indien nach dem Mutterlande unter holländischer Flagge; jetzt hat sie sich des ganzen Handels bemächtigt.

Regierung ausübt, der diese beim Abschlusse von Handels- und Schifffahrtsverträgen mit auswärtigen Staaten die Verpflichtung

---

(Im Jahre 1838 hat die Gesellschaft 140 große Fahrzeuge, zusammen von 100,000 Tonnen, befrachtet und an die Eigenthümer derselben 16,532,000 Fr. bezahlt. Im Jahre 1839 hatten die von ihr befrachteten Schiffe einen Tonnengehalt von 116,000, und im Jahre 1840 von 138,000 Tonnen.)

Während die Gesellschaft auf diese Weise die Nationalmarine hob, gab sie Holland die durch die Last der Abgaben und die dadurch herbeigeführte Theurung vernichtete Manufacturindustrie zurück. Die Wiederherstellung der Fabriken in Holland schien unmöglich; welche Fabrik hätte sich dort über die Kosten ihrer ersten Einrichtung erheben können? König Wilhelm erkannte dies Hinderniß, hielt es aber für überwindlich und fügte deshalb dem Freibriefe der Gesellschaft die Bestimmung hinzu, daß sie zu Ausfuhrartikeln nur Producte des Landes verwenden dürfe, es sei denn, daß sie sich dieselben nicht zu angemessenen Preisen verschaffen könne. Er veranlaßte die Gesellschaft, mit solchen Fabriken in gegenseitige Geschäftsverpflichtungen zu treten, welche auf seine Bestellungen in's Leben gerufen wurden. Da nun überdies diese Operationen durch die Zolltarife und durch den ganzen Schutz der Behörden unterstützt wurden, während man zu gleicher Zeit in Europa auf allen Punkten des Königreichs Fabriken anlegte, so gelang es in Indien den Engländern die Lieferungen nach Java zu entreißen. Im Jahre 1824 sandten die Nationalfabriken nur für 630,000 Francs, die englischen Fabriken dagegen für 5,400,000 Francs Baumwollenwaaren nach Java; im Jahre 1839 war das Verhältniß schon umgekehrt, denn erstere versandten für 15,484,000 Francs, letztere nur für 6,850,000 Francs. Im Jahre 1838 hatte die Einfuhr in Erzeugnissen von Europa und Amerika einen Werth von 23,205,212 Gulden, darunter allein für 5,775,321 Fl. niederländische Leinwand und niederländische Baumwollenzeuge, und für 3,969,047 Fl. fremde. Im Jahre 1837 wurden unter Anderm 238,750 Stück Kaffeesäcke im Werthe von 96,791 Fl. aus dem Mutterlande in die Colonien eingeführt, für 3,678,740 Fl. Leinen und Kattuns, und für 1,284,000 Fl. Tücher und wollene Stoffe. Wie bedeutend die Einfuhr aus den Niederlanden nach Java überhaupt gestiegen ist, ergiebt sich aus einer Vergleichung der Jahre 183$^{6}/_{9}$, denn sie betrug

im Jahre	1836:	6,420,043 Fl.
» »	1837:	11,058,376 »
» »	1838:	14,937,449 »
» »	1839:	15,484,000 »

Die Ausfuhr des Jahres 1838 ging

nach den Niederlanden	mit	29,435,969 Fl.
nach England	»	1,400,018 »
nach Frankreich	»	1,100,172 »
nach dem Archipel	»	7,823,377 »

und die niederländische Flagge war dabei vorherrschend thätig, denn sie besorgte einen, den Geldwerth von 35,518,847 Fl. repräsentirenden Theil derselben.

Der König hat übrigens dafür Sorge getragen, daß der Gesellschaft durch die Eröffnung des Marktes von Java kein Monopol zu Theil werde, indem ihr durch

auferlegt, die Interessen der Maatschappy unter allen Umständen im Auge zu halten und von vorn herein vor jeder Benachtheiligung zu wahren, welche ihr durch Einräumung von Handelsvortheilen an fremde Nationen erwachsen könnten. Wenn es daher in der Folge zum Abschlusse eines Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen dem Zollvereine und Holland kommen möchte, so dürfte von einem solchen Schritte immer nur mäßiger Nutzen für die deutsche Industrie und die deutsche Schifffahrt, keineswegs aber die Erreichung solcher Vortheile zu erwarten sein, als von der Verbindung mit transatlantischen Ländern Seitens der deutschen Presse täglich in Aussicht gestellt werden. Ja es fragt sich sogar, ob selbst dann, wenn die holländische Regierung zu einer gänzlichen

---

die Statuten jede Operation, die einen ausschließlichen Charakter trägt, untersagt ist. Man hat es vermieden, in dem Zustande der holländischen und fremden Privathandlungshäuser und dem Handel der anderen Nationen auf Java irgend etwas zu ändern. Die Fremden bringen auch ferner ihre Waaren dorthin und kaufen dort die Erzeugnisse des Bodens; sie finden daselbst nur einen Concurrenten, aber dieser Concurrent beherrscht nothwendig den Markt durch die Macht seiner Capitalien. Die Holländer, sowohl Privathandlungshäuser als die Gesellschaft, sind noch besonders durch die Bestimmungen des Tarifs begünstigt, welcher die auf Nationalschiffen ausgeführten Waaren vom Zoll befreit und für holländische Waaren den allgemeinen Einfuhrzoll von 25 Procent auf 12½ Procent herabsetzt. Unter diesen Umständen haben sich auf Java etwa 15 holländische und 6—8 fremde, nämlich englische, französische und amerikanische Handlungshäuser erhalten. Sie haben im Jahre 1839 für 5 Millionen Gulden Kaffee, für 3 Millionen Gulden Zucker und für 8 Millionen Gulden Reis in's Ausland verschifft, und für 20 Millionen Gulden Waaren, also ein Viertel der Einfuhr Java's, aus dem Auslande empfangen. In den Jahren 1838 und 1839 betrug die Dividende der Gesellschaft 8½ Procent, außer 4½ Procent Reserve und 4½ Procent Zinsen, im Ganzen 17½ Procent. Da die Gesellschaft ihr Kapital in dem Maße vermehrte, als ihre Geschäfte sich erweiterten, so hat sie dasselbe bis auf 97,250,000 Gulden gebracht; der König Wilhelm besaß selbst 20 Millionen von dem Capitale der Gesellschaft.

Die Maatschappy hat ihren Zweck — Förderung der inländischen Industrie und Verdrängung der englischen Einfuhren nach den holländisch-ostindischen Besitzungen — auf überraschende Weise erreicht. Die Trennung Belgiens von Holland ist ihr zur Erreichung des ersten dieser beiden Zwecke wesentlich zu Hülfe gekommen, weil mit jenem Zeitpunkte die Concurrenz der belgischen Fabriken sowohl bei Versorgung Hollands als der Colonien aufhörte und den einheimischen Manufakturen dadurch ein gesicherter Absatz zu Theil wurde. Die Rhederei und den Schiffsbau hat die Gesellschaft durch ihre Verwaltungsmaßregeln in gleicher Weise gefördert, so daß die ostindische Handelsflotte, die bis zum Jahre 1830 kaum aus 30 Schiffen bestand, sich seitdem mindestens um das Sechsfache vermehrt hat.

Aenderung ihrer bisherigen Colonialpolitik übergehen und durch Verbesserung der Lage ihrer Colonisten und Zulassung des directen Handels mit denselben der deutschen Industrie die Aussicht auf erhebliche Vortheile eröffnen wollte, ein solcher Schritt — insofern damit eine erhebliche Bevorzugung der holländischen Colonialpro-ducte auf dem deutschen Markte vor denjenigen der übrigen Colo-nialländer verbunden sein sollte — im nachhaltigen Interesse Deutsch-lands wirklich zu wünschen wäre. Wahrscheinlich würde in diesem Falle ein Vierteljahrhundert vergehen, bevor die deutsche Ausfuhr nach Hollands Colonien zu der Einfuhr aus denselben nur in irgend ein Verhältniß, geschweige denn in Gleichgewicht treten würde; ein solcher Zeitraum wäre aber schon genügend, die westindische Pro-duction zu schwächen und deren bisherigen Absatz nach Deutschland zu vernichten. Holland, durch Differentialzölle unterstützt, würde das vermöge der großen Wohlfeilheit seiner Colonialproducte schon jetzt fast errungene Monopol der Versorgung Deutschlands mit al-len Colonialwaaren um jeden Preis zu behaupten streben, und die enorm billige Agricultur [1]) in den Colonien würde die Regierung

---

[1]) Nach dem seit 1830 auf Java eingeführten, genau berechneten Agricultur-systeme bezieht die Colonialregierung z. B. allein vom Zuckerbau einen directen reinen Nutzen von etwa 4¼ Gulden vom Picul oder ungefähr 2 Thaler preuß. Courant von jedem Centner Zucker, also fast die Hälfte des Preises, für welchen sie die zur Verschiffung fertige Waare dem Handelsstande in der Colonie liefert. Dieser Preis, einschließlich jenes Nutzens, sowie desjenigen des Zuckersieders in Java selbst, ist dennoch fast um die Hälfte niedriger, als der gewöhnliche Mittel-preis ähnlicher Waare in den Colonien Westindiens und der westlichen Hemisphäre überhaupt. Ohne Zweifel ist der übrige directe und indirecte Nutzen der holländi-schen Regierung an der Production seiner ostindischen Colonien und an deren wei-tern Absatz über Holland selbst noch größer, wenn man die verschiedenen Zölle, Abgaben, Schiffsfrachten, Transport- und Bearbeitungskosten, kaufmännische Pro-vision u. s. w. berücksichtigt, welche jene Waarenmassen unter den bestehenden Ver-hältnissen dem holländischen Fiscus und ausschließlich holländischen Rhedern, Schif-fern, Kaufleuten, Fabrikanten und Arbeitern abwerfen. Wenn die übrigen Er-zeugnisse Java's dem Colonialschatze im Verhältnisse auch nicht mehr einbringen, als der Zucker, so läßt sich der jährliche reine Nutzen des Staates an der Pro-duction dieser Insel nach den bekannten Ernteausfällen doch auf 10 bis 11 Millio-nen Gulden berechnen.

Ueber das Grundbausystem in Java ist das als Manuscript gedruckte (Cöln, Ende October 1841) Sendschreiben des Dr. Heinrich Pütter »an die Herren C. L. Zuckschwerdt und Ed. Ursinus, Geschäftsführer des Vereins der Rü-benzuckerfabrikanten Deutschlands in Magdeburg,« Seite 9 bis 11, zu vergleichen. Die reißenden Fortschritte, welche die Production in Java macht, sind noch jüngst

in den Stand setzen, sich eine Zeit lang selbst schweren Opfern zu unterwerfen, um die Concurrenz der Roherzeugnisse Westindiens und Südamerika's auf dem deutschen Markte auszuschließen. Der Verlust des deutschen Absatzes nach diesen Ländern würde aber die natürliche Folge einer solchen Ausschließung sein, wogegen der Vortheil des wohlfeilen Bezuges von Colonialproducten hinwiederum mit dem Augenblicke aufhören würde, wo der in Folge gestiegener Civilisation eintretende Mehrverbrauch von deutschen Waaren in den Colonien die Producte dieser um den vollen Werth jener vertheuern würde, und wo Holland die Concurrenz Westindiens und Amerika's nicht mehr zu fürchten hätte. Die zunehmende Stockung des Absatzes solcher westindischen und amerikanischen Producte, die Java ebenfalls erzeugt, in den norddeutschen Handelsplätzen liefert bereits einen unzweideutigen Beweis der wachsenden Erweiterung des holländischen Absatzgebietes in Deutschland, und nothwendige Folge dieser Erweiterung ist die bereits erwähnte Verminderung des bisherigen, der Vermehrung gewiß noch fähigen Absatzes, welchen Deutschland für den Ueberschuß seiner Natur- und Kunsterzeugnisse in den Ländern jenseits des Oceans [1]) gefunden hat, da

---

in einem von dem englischen Wochenblatte »the Economist« unter der Aufschrift: »Hollands Finanzen und freier Handel« gelieferten Aufsatze mit Angabe der Ausfuhr von Kaffee, Zucker und Indigo während der Jahre $18^{29}/_{43}$ zur Sprache gebracht worden. Nach dem genannten Blatte hat die Ausfuhr Java's während der letzten 16 Jahre also zugenommen:

	Kaffee.	Zucker.	Indigo.
	Pfd.	Centn.	Pfd.
1829	27,554,000	91,227	51,205
1830	38,498,980	129,333	— —
1831	39,878,160	144,077	47,125
1832	41,889,755	292,705	185,032
1833	48,022,188	251,128	139,228
1834	64,801.402	443,911	276,699
1835	62,249,454	523,162	587,128
1836	66,410,393	607,338	448,577
1837	91,326,321	820,063	904,741
1838	keine Berichte.		
1839	100,744,336	999,895	1,191,636
1840	150,605,840	1,203,980	2,123,911
1841	128,195,466	1,245,804	1,827,386
1842	134,842,582	1,053,196	1,627,437
1843	113,093,333	929,583	1,712,300.

[1]) Ueber den Umfang der Ausfuhr deutscher Fabrikate nach den überseeischen

die Fortdauer desselben wesentlich von der Annahme der Producte jener Länder als Zahlungsmittel abhängt. Nur zu bald werden diese sich wieder gewöhnen, ihre europäischen Bedürfnisse von England, Frankreich und anderen Ländern zu beziehen, die ihre Roherzeugnisse zu angemessenern Preisen in Zahlung annehmen können, als Deutschland dann vermögen würde.

Ländern liegen dem Verfasser nur unvollständige Notizen vor. Der durch Bremen vermittelte Umsatz hat in den Jahren $18^{39}/_{44}$ nach approximativ-praktischer Abschätzung folgende Capitalwerthe repräsentirt:

Ausfuhr	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
nach den vereinigten Staaten von Nordamerika	3,300,000	3,350,000	3,150,000	1,000,000	1,500,000	2,250,000
nach Cuba	1,000,000	1,600,000	1,200,000	750,000	550,000	400,000
» Hayti	350,000	300,000	350,000	100,000	100,000	130,000
» Portorico . . .	300,000	400,000	350,000	120,000	80,000	70,000
» St. Thomas .	250,000	280,000	250,000	250,000	100,000	100,000
» Mexico	650,000	500,000	600,000	650,000	560,000	270,000
» Venezuela . . .	350,000	370,000	300,000	100,000	180,000	125,000
» Brasilien . . .	40,000	70,000	60,000	60,000	80,000	100,000
» Uruguay	10,000	10,000	15,000	30,000	— —	20,000
» Valparaiso . .	— —	250,000	180,000	— —	— —	— —

Bremens Ausfuhr hat hiernach seit 1841 bedeutend abgenommen. Die Totalsumme derselben betrug 1841: 12,615,400; 1842: 9,420,000; 1843: 8,635,000; 1844: 8,924,500. Der Capitalwerth der durch Hamburg vermittelten Ausfuhr kann selbst nicht approximativ angegeben werden; die Zahl der in den Jahren $184^1/_3$ von dort nach den vorgenannten Ländern abgegangenen beladenen Schiffe beweis't jedoch, daß die leider ebenfalls in wachsender Abnahme begriffene Ausfuhr Hamburgs für die deutsche Industrie keineswegs unwichtig ist. Dieselbe stellte sich, wie folgt:

In den Jahren	1841.	1842.	1843.
gingen von Hamburg Schiffe:			
nach den vereinigten Staaten. .	60	23	26
» Mexico	14	9	11
» Cuba	66	23	20
» Hayti	41	5	10
» St. Thomas und P. . .	28	35	32
» Venezuela	18	12	20
» Brasilien	144	65	54
» Buenos Ayres	19	19	23

Ferner kommt hier die durch Belgien vermittelte Ausfuhr nach den Colonialländern in Betracht, welche (nach der Statist. de la Belgique etc., p. LV, LVII und LXII) für Preußen (unter der Rubrik Preußen scheinen in der allegirten bel-

Zum Schlusse noch einige Worte über die in neuerer Zeit so vielfach von der deutschen und holländischen Presse erörterte Streitfrage, welche unter den Handelsstatistikern beider Länder über die Handelsbilanz zwischen dem Zollvereine und den Niederlanden besteht. Während jene behauptet, daß die Waagschale sich übermäßig zu Gunsten Hollands neige, daß dieses Mißverhältniß störend auf die deutsche Industrie einwirke und die allmälige Verarmung Deutschlands nach sich ziehen werde, stellt diese ein solches Mißverhältniß nicht nur in Abrede, sondern nimmt gewissermaßen sogar die Dankbarkeit Deutschlands für die bedeutende Abnahme seiner Producte und Fabrikate in Anspruch, welche Holland in weit größerem Umfange kaufe als alle übrigen Länder. Jahre lang ist der Streit mit allgemeinen Behauptungen geführt, die zwar hin und wieder auch durch Zahlen und vereinzelte Thatsachen unterstützt worden sind, ohne jedoch die Frage in allen ihren Theilen zusammenhängend zu erörtern. Erst in neuester Zeit ist man von Seiten Hollands mit einer, unter dem Titel: »die Handelsverhältnisse zwischen den Niederlanden und dem Zollvereine aus statistischen Quellen,« zu Amsterdam bei Johannes Müller erschienenen Broschüre hervorgetreten, welche sich die Aufgabe gestellt hat, eine möglichst genaue Bilanz des Verkehrs zwischen den Niederlanden und dem Zollvereine zu liefern, um dadurch zu beweisen, wie unbegründet die Klage sei, daß Holland, während es den Hauptabsatz seiner Colonialerzeugnisse im Zollvereine finde, verhältnißmäßig nur wenig Producte und Fabrikate aus demselben zu m eigenen Consum beziehe.

Die Broschüre versucht den Beweis durch drei Tabellen zu liefern, von welchen die erste: die Einfuhr aus dem Zollvereine nach den Niederlanden, die zweite: die Ausfuhr aus den Niederlanden nach dem Zollvereine, und die dritte: den Transithandel nach dem Zollvereine umfaßt. Das Resultat dieser Handelsbewegungen gestaltet sich danach, wie folgt:

---

gischen Handelsstatistik die übrigen Zollvereinsstaaten, mit Ausnahme des Großherzogthums Luxemburg, begriffen zu sein) auf den Werthbetrag von 1,555,531 Fr. angegeben wird.

I. Einfuhr aus dem Zollvereine nach den Niederlanden:

A. Die Gesammteinfuhr roher Producte: Fl. 16,924,705
Die Durchfuhr davon betrug: » 878,833
Es bleibt mithin Consum in den Niederlanden: 16,045,872.

B. Die Gesammteinfuhr von Fabrikaten: Fl. 27,135,749
Die Durchfuhr davon betrug: » 10,123,132
Es bleibt mithin Consum in den Niederlanden: 17,012,617.

Gesammtbetrag der in den Niederlanden verzollten Waaren aus dem Zollvereine . . . . . Fl. 33,058,489.

Von vorstehender Summe muß noch abgezogen werden der Betrag der Waaren schweizerischen, französischen und belgischen Ursprungs, die aus dem Zollvereine nach Holland eingingen, welchen der Verfasser der Druckschrift anschlägt auf . . . . . 2,507,489.

Ueberschuß: Fl. 30,551,000.

II. Ausfuhr aus den Niederlanden nach dem Zollvereine:

A. Inländische Erzeugnisse ꝛc. . . Fl. 6,478,980
B. Colonialwaaren . . . . . » 17,992,879
Gesammtausfuhr 24,471,859.

Davon ist abzuziehen die Durchfuhr aus den Niederlanden nach Oesterreich, der Schweiz ꝛc. circa 3,000,000.
Fl. 21,471,859.

III. Transithandel nach dem Zollvereine:

A. Colonial- und transatlantische Erzeugnisse . . 16,512,855.
B. Andere Erzeugnisse . . . . . 40,585,910.

Gesammtwerth der nach dem Zollvereine durchgeführten Waaren . . . . . Fl. 57,098,765.

Von diesen werden als dem Eigenhandel der Niederlande angehörig bei der Handelsbilanz nach einer approximativen Schätzung in Rechnung gebracht: 13,748,235 Fl.

Das schließliche Resultat der Handelsbilanz zwischen dem Zollvereine und den Niederlanden für das Jahr 1842 würde also nach der holländischen Darstellung sein:

I. Absatz der Niederlande nach dem Zollvereine:
21,471,859
13,748,235
Fl. 35,320,094.

II. Absatz des Zollvereins nach den Niederlanden 30,551,000.

III. Spedition über die Niederlande nach dem Zollvereine. . . . . 43,160,525.

Das Ergebniß dieser statistischen Zusammenstellungen wird folgendermaßen aufgefaßt:

»Der Gesammtwerth der von dem Zollvereine nach den Niederlanden und umgekehrt ein- und ausgeführten Waaren stände somit wohl nicht völlig gleich, doch der Unterschied wäre nicht erheblich und würde ohne allen Zweifel ganz verschwinden, wenn es möglich wäre, mit voller Zuversicht darzuthun, welche Quantität Waaren man als Speditionsgut betrachten müßte, eine Quantität, die viel größer ist, als in der vorstehenden Rechnung angenommen wird.«

Gegen die vorstehenden Zahlen, soweit sie sich nicht auf statistische Vorlagen, sondern nur auf Abschätzung gründen, gegen die aus denselben hergeleiteten Folgerungen und gegen die Art der Darstellung überhaupt, sind in einem in den Monatsblättern zur Ergänzung der allgemeinen Zeitung (Januar-Heft) enthaltenen Aufsatze mehrfache Ausstellungen erhoben, welche mindestens die Ueberzeugung gewähren, daß der holländischer Seits versuchte Beweis durch die mehrerwähnte Broschüre keineswegs geführt ist. Dieser Aufsatz stellt den Behauptungen der letztern neben anderen Einwürfen, z. B. daß das von ihr gewählte Jahr 1842 bei Ziehung einer Handelsbilanz nicht füglich zu Grunde gelegt werden könne, weil in demselben gerade eine bedeutende Getreideausfuhr aus Deutschland nach den Niederlanden stattgefunden habe, daß die Werthe mehrerer Einfuhrartikel aus dem Zollvereine zu hoch, die Werthe der wichtigsten holländischen Ausfuhrartikel (namentlich Zucker) dagegen zu niedrig veranschlagt seien, daß die Schätzung von 2,500,000 Fl. für Waaren, welche aus Frankreich, der Schweiz und Italien durch den Zollverein in die Niederlande eingegangen sind, etwas gering zu sein scheine, — besonders Folgendes entgegen.

1) Die Broschüre gehe von der Annahme aus, daß Holland über die Hansestädte nur etwa einen gleichen Werth an Colonialproducten in den Zollverein einführe, als es auf demselben Wege an Zollvereinserzeugnissen beziehe, und lasse diese Einfuhr deshalb ganz unberücksichtigt. Diese Ansicht sei aber durchaus unrichtig, indem der Werth der Ausfuhr von Hamburg nach Holland, welche hauptsächlich nur in Saaten und Getreide bestehe, wohl kaum den vierten Theil der Importation daher ausmache, welche dem bei weitem größten Theile nach als Transitgut in den Zollverein gehe;

2) die Consumtion des Zollvereins an holländischen Colonial-

producten sei größer, als die Tabelle solche angebe. Dies gehe schon aus der Menge der Producte, welche Holland aus seinen Colonien einführe, hervor, wenn dabei zugleich in Berücksichtigung gezogen werde, daß der Absatz nach anderen, selbst Colonien besitzenden Ländern sehr erschwert sei. Die Einfuhr an Kaffee und Zucker aus den niederländischen Besitzungen nach dem Mutterlande habe im Jahre 1843 betragen 56,839,730 Kil. Kaffee und 58,572,050 Kil. Zucker; nach Ausweis der Tabellen habe ein Absatz nach dem Zollvereine stattgefunden von 17,803,573 Kil. Kaffee und 18,832,011 Kil. Zucker; es frage sich nun, wohin die übrigen 39 Millionen Kil. Kaffee und 40 Millionen Kil. Zucker gelangt seien, da der Verbrauch in den Niederlanden selbst auf ungefähr 12½ Millionen Kil. Kaffee und 15 Millionen Zucker geschätzt werde, da Frankreich im Jahre 1842 aus den Niederlanden nur 1,029,000 Kil. Kaffee und gar keinen Zucker, und Belgien circa 8 Millionen Kil. Kaffee und circa 1¾ Millionen Kil. Zucker importirt habe, in Großbritanien aber nicht das Mindeste von Colonialproducten aus europäischen Häfen zum eigenen Consum zugelassen werde.

Die Behauptung, daß die Consumtion des Zollvereins an holländischen Colonialproducten größer sei, als die Tabelle solche angebe, finde auch in anderweiten Handelsübersichten Bestätigung. Nach den von dem französischen Handelsministerium herausgegebenen documens sur le commerce extérieur, denen hauptsächlich Consulatsberichte zu Grunde liegen, stelle sich die Handelsbilanz Hollands und Deutschlands ganz anders, indem dieselben:

	die Einfuhr in Holland von	die Ausfuhr v. Holland nach
Preußen	auf . . . . 5,856,000 Frcs.	12,173,000 Frcs.
Hansestädte	» . . . . 6,173,000 »	24,762,000 »
Rheinhandel	» . . . . 33,374,000 »	137,517,000 »
andere deutsche Staaten	1,783,000 »	2,269,000 »
Deutschland zusammen	47,186,000 Frcs. —	176,821,000 Frcs.

angeben, wonach also von und über Holland dem Werthe nach beinahe das Vierfache, oder nahe an 130 Millionen Frcs. (circa 34 Millionen Thaler preuß. Cour.) mehr nach Deutschland, als von oder über Deutschland nach Holland abgesetzt worden sei, während nach der Darstellung der holländischen Broschüre die Bilanz nur 5 Millionen Fl. oder 2,700,000 Thlr. betragen solle.

3) Die Trennung, welche die Broschüre bei der Ausfuhr aus

den Niederlanden nach dem Zollvereine zwischen Proprehandel und Speditionsgeschäften mache, sei für den vorliegenden Zweck nicht gehörig motivirt, weil gerade das Speditionsgeschäft und der Transithandel für einen Handelsstaat von der höchsten Wichtigkeit sei.

Endlich sei

4) der Bereich des Speditionshandels in der Broschüre viel zu weit ausgedehnt worden, indem z. B. auch Baumöl, Schwefel, Thran und Krapp ganz dahin gerechnet, und unter den Colonialproducten diejenigen, welche aus anderen Ländern, als den niederländischen Besitzungen, für den Zollverein durch Holland bezogen werden, namentlich von Baumwolle, Häuten, Tabak, Zucker, zwei Dritttheile als Speditionsgut von der Handelsbilanz ausgeschlossen worden seien.

Die in den Monatsblättern vorbehaltene specielle Widerlegung der mehrerwähnten Broschüre wird ohne Zweifel wiederum eine Entgegnung von Seiten Hollands zur Folge und somit das Gute haben, daß die obige Streitfrage durch Herbeischaffung des zu ihrer richtigen Lösung unentbehrlichen Materials der allgemeinen Beurtheilung mehr, als bisher geschehen, zugänglich gemacht werde.

Zweite Abtheilung.

Die von Preußen einseitig geschlossenen Handels- und Schifffahrts-Verträge.

Einleitung.

Grundzüge der preußischen Schifffahrtspolitik.

Preußens Schifffahrtspolitik ist gleich der der übrigen deutschen Staaten einfach und liberal. Ihre Grundlage bildet die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 [1]), durch welche die Küstenfrachtfahrt

---

[1]) Die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 folgt nachstehend: In Erwägung der ungünstigen Verhältnisse, in welchen sich das Gewerbe der inländischen Rhederei seit mehreren Jahren befindet, und in Folge des, auf den Grund mehrseitiger Berathung, Mir gehaltenen Vortrages, daß die ungünstigen Zeitumstände auf das gedachte Gewerbe um so nachtheiliger einwirken, als die hiesiger Seits stets beobachteten Grundsätze einer mäßigen Abgabenbelegung fremder Schiffe bei der Benutzung hiesiger Häfen, und einer gleichen Besteuerung der ein- und ausgehenden Waaren in fremden und inländischen Schiffen, in mehreren ausländischen Häfen, welche die preußischen Schiffe besuchen, nicht gleichmäßig zur Anwendung kommen: habe Ich beschlossen, so lange jene ungünstigen, die Erhaltung dieses wichtigen Zweiges der innern Gewerbsamkeit bedrohenden Verhältnisse bestehen, dem gedachten Gewerbe größere Begünstigungen, als dies bisher der Fall gewesen ist, zu bewilligen. Ich verordne demnach:

1) Die Küstenfrachtfahrt von einem preußischen Hafen nach einem andern inländischen Platze (cabotage) soll als ein ausschließlich inländisches Gewerbe angesehen werden und deren Betrieb nur inländischen Seeschiffen erlaubt sein, bei Strafe der Confiscation von Schiff und Gut, insofern ein ausländischer Seeschiffer dabei betroffen wird.

   Ausnahmen hiervon können nur in dringenden Fällen von den Provincialbehörden und nur zum allgemeinen Besten gestattet werden.

2) Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafenabgaben von ausländischen be-

(cabotage) zwischen preußischen Hafenplätzen im Interesse der einheimischen Rhederei für ein ausschließlich inländisches Gewerbe erklärt, und eine Erhöhung der bisherigen Hafenabgaben von ausländischen, beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen preußischen Häfen angeordnet wurde, mit Ausnahme der Schiffe aller der Nationen, welche die preußischen Fahrzeuge den nationalen, oder den der begünstigtsten Nation gleichstellen. Nachdem durch

---

laden ein- und ausgehenden Schiffen in allen preußischen Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden,

a) mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder der am meisten begünstigten Nationen in Tractaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

b) welche ihrerseits aus anderer Veranlassung die preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Mit dieser Beschränkung soll die Erhöhung nach folgenden Sätzen stattfinden:

a) von eingehenden Schiffen	.	2	Rthlr.	—	Sgr.	pro	Last	von	4000 Pf.
b) von ausgehenden »	.	1	»	—	»	»	»	»	— »
c) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil oder weniger, ihrer Lastengröße beladen sind, beziehungsweise der halbe Satz, also eingehend	.	1	»	—	»	»	»	»	— »
ausgehend	. . . . .	—	»	15	»	»	»	»	— »

Schiffe, die mit Ballast beladen sind, unterliegen dieser erhöheten Schiffsabgabe nicht.

Der Ertrag dieser Abgabe soll nicht als eine erhöhete Einnahmequelle der Staatskasse angesehen, sondern zum Besten der Rhederei, nach den von Ihnen, dem Handelsminister, Mir deshalb zu machenden Vorschlägen, verwendet werden.

3) Um dem Rhedereigewerbe auch zugleich, sowie dies Seitens des Staates möglich ist, eine reelle Nahrungsquelle darzubieten, soll der Transport derjenigen Waaren, welcher für Rechnung des Staats stattfindet, vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden, weshalb Ich auf Meine besondere heute erlassene Ordre Bezug nehme.

Obige Bestimmungen treten Hinsichts der Anordnungen zu 1. und 3. sogleich, Hinsichts des 2. Punktes aber erst drei Monate nach Publikation dieser Ordre in Kraft, welche durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, und hiernach das Erforderliche zu verfügen ist.

Berlin, den 20. Juni 1822.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister Grafen von Bülow,
von Lottum und von Bernstorff.

diese gegen die Uebergriffe der britischen Schifffahrt gerichtete Retorsionsmaßregel eine Gleichstellung der preußischen Flagge mit der nationalen rücksichtlich der Schiffsabgaben in England erreicht, und seitdem mit fast allen seefahrenden Nationen ein Reciprocitätsverhältniß hergestellt worden ist, laufen die meisten fremden Schiffe zu völlig gleichem Rechte wie die preußischen in die Ostseehäfen ein. Denn außer jenen erhöheten Hafenabgaben für Schiffe aus Ländern, welche mit Preußen nicht in Vertragsverhältnissen stehen, oder preußische Schiffe nicht gleich den inländischen behandeln, gilt in Preußen bis jetzt kein Unterschied in Bezug auf die Nationalität der Flagge, auf directe und indirecte Fahrt, auf die Einfuhr eigener und fremder Produkte, ohne Rücksicht darauf, ob die fremden Schiffe in dieser Beziehung in der Heimath Vorzüge vor den preußischen genießen, oder nicht. Die Vorschriften über die Legitimation der preußischen Seeschiffe hinsichtlich ihrer Nationalität und der Befugniß zur Führung der preußischen Flagge sind theils im preußischen allgemeinen Landrecht (Theil II. Titel 8), theils in drei besonderen Verordnungen vom 30. April, 3. November und 8. December 1781 (de Martens recueil de traités, seconde édition, tome III. p. 284 seq., Dohm Materialien, 4. Lieferung, Seite 257 seq.) enthalten, und in einer in dem Centralblatte der Abgaben-, Gewerbe- und Handelsgesetzgebung in den königl. preußischen Staaten pro 1845, No. 3, Seite 92 seq. publicirten »Instruction für die Gerichte über das bei Ausfertigung von Beilbriefen zu beobachtende Verfahren vom 18. März 1845« zusammengestellt worden. Diese Bestimmungen sind in ihren Grundzügen folgende:

1) Jedes Seeschiff, welches ausschließliches Eigenthum preußischer Unterthanen ist, wird als ein preußisches und zur Führung der preußischen Flagge berechtigt angesehen, ohne Unterschied, ob das Schiff im Inlande erbaut, oder aber vom Auslande in einen preußischen Hafen eingeführt ist. Dagegen hat ein im Inlande erbautes Schiff, sobald es ganz oder auch nur zum geringsten Theile Ausländern gehört, auf die Rechte der preußischen Nationalität keinen Anspruch.

2) Der Beweis der Nationalität wird gegenwärtig durch den Beilbrief geführt, welcher nicht bloß eine Bescheinigung über den seetüchtigen Bau des Schiffes ist, sondern seiner eigentlichen Bestimmung nach als Nachweis dienen soll, daß der

Eigenthümer alle Bedingungen erfüllt habe, unter welchen ihm gestattet ist, innerhalb Landes Rhederei zu treiben.

3) Außer dem Beilbriefe haben preußische Schiffe noch den Meßbrief, durch welchen die Tragfähigkeit des Schiffes attestirt wird, und die Musterrolle bei sich zu führen.

In Bezug auf die Stipulationen, welche die von Preußen geschlossenen Schifffahrtsverträge über das bei Strandungen eintretende Verfahren enthalten, ist endlich noch zu bemerken, daß dem allgemeinen Landrechte zufolge der preußische Staat auf das Strandrecht verzichtet, sich dasselbe jedoch gegen solche fremden Nationen, welche ihrerseits dieses Recht noch ausüben, zur Entschädigung seiner auf der See verunglückten Unterthanen vorbehalten hat. Die Ortsbehörden und die zur Beaufsichtigung des Strandes angestellten Beamten in Preußen sind gesetzlich verpflichtet, dafür zu sorgen, daß gestrandete Gegenstände gerettet, erhalten und den Eigenthümern zurückgegeben werden. Die dafür zu entrichtenden Kosten sind durch Provincial-Strandungsordnungen bestimmt. Eine Verwaltung oder Curatel hinsichtlich der an das Ufer geworfenen Güter steht in Preußen fremden Consuln nicht zu. Die Cognition in Streitigkeiten und die Annahme der Seeproteste gebührt den gewöhnlichen Seegerichten.

Erster Abschnitt.

Die noch bestehenden Verträge.

I. Großbritanien.

Der zwischen Preußen und Großbritanien am 2. April 1824 abgeschlossene Handelsvertrag steht zu der Handels- und Schiffahrtsconvention zwischen den Zollvereinsstaaten und Großbritanien vom 2. März 1841 in so unmittelbarer und genauer Beziehung, daß beide Verträge nicht füglich getrennt behandelt werden konnten. Aus diesem Grunde ist der Inhalt des Vertrags vom 2. April 1824 und der denselben erweiternden Cabinetsordre vom 20. Mai 1826 in der von den Zollvereinsverträgen handelnden ersten Abtheilung mit zur Erörterung gebracht worden, auf welche deshalb hier Bezug genommen wird.

II. Mecklenburg-Schwerin.

In den mecklenburgischen Häfen sind: englische, französische, preußische, russische, nordamerikanische, norwegische und holländische Schiffe der eigenen Flagge gleichgestellt; die Schiffe aller übrigen Nationen gehören zu den unprivilegirten und zahlen an Schiffsabgaben resp. funfzig und hundert pro Cent mehr, als die Schiffe der privilegirten Nationen. Die französischen Schiffe sind vor den übrigen privilegirten, und selbst vor den Nationalschiffen durch Befreiung vom Tonnengelde begünstigt. Die Abgabe von den geladenen Waaren beträgt nach der Acciserolle und dem Reglement von 1748 incl. der städtischen Gefälle von den Waaren, die ad valorem steuern, 1¼ Schilling vom Thaler, nebst etwas Brückengeld und Dammzoll, zusammen 10 Procent, und wird ohne Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe, in welchen die Einfuhr erfolgt, erhoben. Nur die von Schweden in den Hafen von Wismar eingeführten Waaren haben diese Abgabe nicht zu entrichten, in welchen Schiffen dieselben auch eingebracht werden.

Durch den Vertrag vom 19. December 1826 haben Preußen und Mecklenburg-Schwerin jene Gleichstellung ihrer Schiffe in Bezug auf die Abgaben sowohl vom Schiffskörper, als von der Ladung, in Bezug auf das Recht zur Ein- und Ausfuhr und auf Gewährung von Prämien, Rückzöllen u. s. w. einander zugesichert.

Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Mecklenburg-Schwerin, wegen gegenseitiger Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den preußischen und mecklenburgischen Häfen.

Vom 19. December 1826.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, überzeugt, daß die gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates wesentlich zur Erweiterung und Belebung der Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Landen, und zur Erleichterung Ihrer hierbei betheiligten Unterthanen beitragen würde, haben über diesen Gegenstand durch Ihre Bevollmächtigte, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen durch Allerhöchst-Ihren Wirklichen Legationsrath Michaelis und

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin durch Höchst-Ihren Kammer-Rath Freiherrn von Meerheimb,

unter dem Vorbehalt der beiderseitigen landesherrlichen Genehmigung, die nachfolgenden Artikel verabreden und abschließen lassen.

Artikel 1.

Die preußischen, in die Häfen des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin ein- und aus selbigen auslaufenden Schiffe, sie mögen nun unmittelbar aus preußischen Häfen kommen und beziehungsweise dahin bestimmt sein, oder nicht, sollen in jenen Häfen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art diese auch immer sein mögen, unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen daselbst die einheimischen, sowohl unter Mecklenburgischer, als auch unter Rostocker Flagge fahrenden Schiffe bei ihrem Ein- oder Ausgange jetzt belegt sind, oder künftig belegt werden möchten.

Dieselbe Gleichstellung der Abgaben soll in den königlich-preußischen Häfen rücksichtlich der ein- oder auslaufenden mecklenburgischen Schiffe dergestalt stattfinden, daß diese Schiffe daselbst keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten unterworfen sein sollen, als denjenigen, welche in jenen Häfen von einheimischen Schiffen zu entrichten sind, oder künftig etwa zu entrichten sein möchten.

Artikel 2.

Allen und jeden Gütern, Waaren und Gegenständen des Handels, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf einheimischen Schiffen in die königlich-preußischen oder großherzoglich-mecklenburgischen Häfen ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, soll in ganz gleicher Weise auch auf Schiffen des anderen Landes der Eingang in jene Häfen oder der Ausgang aus selbigen offen stehen.

Artikel 3.

In Hinsicht der Abgaben, welche von den nach vorstehendem Artikel in die beiderseitigen Häfen ein- oder aus selbigen auszuführenden Gütern, Waaren und Gegenständen des Handels zu entrichten sind, soll die Nationalität der beiderseitigen Schiffe, auf denen die Ein- oder Ausführung stattfinden wird, durchaus keinen Unterschied begründen. Bei der Einführung auf Schiffen des anderen Staates sollen daher jene Güter, Waaren- und Handelsgegenstände keinen höheren oder anderen Abgaben unterworfen sein, als denen, welche davon zu erheben sein würden, wenn die Einbringung auf einheimischen Schiffen geschähe. Desgleichen sollen auch bei der Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und Begünstigungen irgend einer Art gewährt werden, welche etwa für die Ausführung auf einheimischen Schiffen bestehen oder künftig bestehen möchten.

Artikel 4.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom 1. April 1827 ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf acht Jahre festgesetzt, und soll derselbe, wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder anderen Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt sein wird, noch ferner auf ein Jahr und sofort bis ein Jahr nach etwa geschehener Aufkündigung in Kraft bleiben.

Artikel 5.

Gegenwärtiger Vertrag soll unverzüglich zur landesherrlichen Ratification vorgelegt, und sollen die Ratifications-Urkunden sobald als möglich ausgewechselt werden.

Des zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den neunzehnten December im Jahre eintausend achthundert und sechs und zwanzig.

Ernst Michaelis. (L. S.)

Wilhelm Freiherr v. Meerheimb. (L. S.)

Dieser Vertrag ist unter dem 9. Januar 1827 ratificirt worden, und hat die Auswechselung der Ratifications-Urkunden stattgefunden.

III. Schweden und Norwegen.

Schweden und Norwegen, die fast nur in der Person ihres Königs eine Gemeinschaft haben, bilden, wie in den meisten übrigen Beziehungen, so auch in Hinsicht auf Flagge, Handelspolitik und Zollsystem, jedes für sich ein besonderes Ganze, und zwar in der Art, daß selbst ihr wechselseitiger Verkehr als ausländischer behandelt wird, und norwegische Schiffe z. B. nicht das Recht haben, von einem schwedischen Hafen zum andern Küstenhandel zu treiben. Schwedens Schifffahrtsgesetze sind von den liberalen norwegischen wesentlich verschieden; denn während Norwegen Handel und Schifffahrt seiner Häfen der eigenen Kraft überläßt, hat Schweden diesem Zweig seiner Industrie bisher durch hohe Zölle besonderen Schutz zugewandt. Fremde Schiffe dürfen nämlich nach der ursprünglichen Schifffahrtsgesetzgebung Schwedens andere Produkte, als die ihres Landes, nur gegen Entrichtung des doppelten Zolles einführen und zahlen außerdem bei Ladungen jeder Art fast um die Hälfte mehr an Ein- und Ausfuhrzoll als schwedische. Von dieser Strenge des früheren Systems hat Schweden jedoch zur Erhaltung seiner Frachtfahrt nach dritten Staaten im Laufe der Zeit mannigfache Abweichungen im Wege der Reciprocität eintreten lassen müssen, so daß jene Unterschiede für die Flaggen aller Staaten, denen Schweden völlige Gleichstellung gewährt, keine Geltung mehr haben. Dahin gehören unter den deutschen Staaten: Oesterreich, Preußen, Hannover, Hamburg und Bremen; Oldenburg nur für seine Landesproducte. Die aufgegebenen Vorrechte seiner Flagge hat Schweden übrigens durch Begünstigungen seines Handels, namentlich der directen Einfuhr aus transatlantischen Häfen, zu ersetzen gesucht, indem die Ladungen jeder Flagge für diese Fahrten einen Rabatt im Ein- und Ausfuhrzoll genießen, welcher je nach der Entfernung resp. 15, 25 und 33⅓ Procent beträgt.

Dieser verfassungsmäßigen Trennung der beiden Königreiche ungeachtet stellen dieselben sich dem Auslande gegenüber doch stets als commercielle Einheit dar, und schließen daher namentlich auch Handels- und Schifffahrtsverträge mit fremden Staaten nur ge-

meinschaftlich ab. Dies ist auch bei dem mit der Krone Preußen am 14. März 1827 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrage der Fall gewesen, welcher sich auf die vereinigten Königreiche erstreckt und im Wesentlichen von liberalen Principien ausgeht, indem er die Behandlung der Schiffe beider Theile wie Nationale in Bezug auf die Abgaben vom Schiffskörper, die Ein- und Ausfuhrberechtigung und die Ein- und Ausfuhrabgaben ausspricht, ohne Rücksicht auf den Ursprung der Ladung und ohne einen Unterschied zwischen directer und indirecter Fahrt zu machen.

Convention de commerce et de Navigation entre Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège. Du 14. Mars 1827.

Au nom de la Très-Sainte et indivisible Trinité.

Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège également animés du désir d'étendre et de consolider pour le bien réciproque de Leurs sujets les relations commerciales, qui subsistent entre Leurs Etats respectifs, et convaincus que ce but salutaire ne saurait être mieux rempli que par l'adoption d'un système de parfaite réciprocité, bâsé sur des principes équitables, sont convenus en conséquence d'entrer en négociation pour la conclusion d'un Traité de commerce, et ont nommé pour cet effet des Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse, le Sieur François Frédéric Louis de Tarrach, Son Conseiller intime d'Ambassade, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège, Chevalier de Son ordre de l'Aigle rouge de la seconde Classe, Commandeur de celui de l'Etoile polaire de Suède; et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège, le Sieur Gustave, Comte de Wetterstedt, Son Ministre d'Etat et des affaires étrangères, Chevalier Commandeur de Ses ordres, Chevalier des ordres de Russie de St. André de St. Alexandre-Newsky et de St. Anne de la première classe, Chevalier de l'ordre de l'Aigle rouge de Prusse de la première classe, Grand'croix de l'ordre de Léopold d'Autriche, Un des dix-huit de l'Académie Suèdoise; et le Sieur Paul Chrétien Holst, Son Conseiller d'Etat du Royaume de Norvège, Commandeur de Son ordre de l'Etoile polaire, lesquels après avoir échangé leurs pleinpouvoirs respectifs, trouvés en bonne et dûe forme, sont convenus des articles suivans:

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen. Vom 14. März 1827.

Im Namen der hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen, von gleichem Wunsche beseelt, die zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestehenden Handelsverbindungen zum gegenseitigen Wohle Ihrer Unterthanen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, daß dieser heilsame Zweck auf keine Weise besser als durch Annahme eines auf Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems vollkommener Gegenseitigkeit erreicht werden könne, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen Abschließung eines Handelsvertrages in Unterhandlungen zu treten, und haben zu diesem Behufe Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen, den Herrn Franz Friedrich Ludwig von Tarrach, Allerhöchst-Ihren Geheimen Legationsrath und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei seiner Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen, Ritter Allerhöchst-Ihres rothen Adlerordens 2ter Klasse, und Commandeur des Schwedischen Nordstern-Ordens; und Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen, den Herrn Gustav, Grafen von Wetterstedt, Allerhöchst-Ihren Staats-Minister und Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Ritter und Commandeur Allerhöchst-Ihrer Orden, Ritter des Russischen St. Andreas-, St. Alexander-Newsky- und St. Annen-Orden erster Klasse, Ritter des Preußischen rothen Adlerordens erster Klasse, Großkreuz des Oesterreichischen Leopold-Ordens, Eines der achtzehn Mitglieder der Schwedischen Akademie; und den Herrn Paul Christian Holst, Allerhöchst-Ihren Staatsrath des Königreichs Norwegen, Kommandeur Allerhöchst-Ihres Nordstern-Ordens; welche, nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen gegenseitigen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Article I.

Les bâtimens Prussiens qui arrivent sur leur lest ou chargés dans les ports des Royaumes de Suède et de Norvège, de même que les bâtimens Suèdois et Norvègiens qui arrivent dans les ports du Royaume de Prusse, sur leur lest ou chargés, seront traités tant à leur entrée qu'à leur sortie, sur le même pied que les bâtimens nationaux, par rapport aux droits de port, de tonnage, de fanaux, de pilotage et de sauvetage, ainsi qu'à tout autre droit ou charge, de quelle espèce ou dénomination que ce soit, revenant à la Couronne, aux villes, ou à des établissemens particuliers quelconques.

Article II.

Toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse, soit de tout autre pays, dont l'importation dans les ports des Royaumes de Suède et de Norvège est légalement permise dans des bâtimens Suèdois et Norvègiens, pourront également y être importés sur des bâtimens Prussiens, sans être assujettis à des droits plus forts ou autres de quelle dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises ou productions avaient été importées dans des bâtimens Suèdois et Norvègiens, et réciproquement toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie des Royaumes de Suède et de Norvège, soit de tout autre pays, dont l'importation dans les ports du Royaume de Prusse est légalement permise dans des bâtimens Prussiens, pourront également y être importés sur des bâtimens Suèdois et Norvègiens, sans être assujettis à des droits plus forts ou autres de quelle dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises ou productions avaient été importées dans des bâtimens Prussiens.

Les stipulations de l'article précédent et de celui-ci sont dans toute leur plénitude applicables aux navires Prussiens, qui entreront dans les ports des Royaumes de Suède et de Norvège, ainsi qu'aux navires Suèdois et Norvègiens qui entreront dans les ports du Royaume de Prusse, alors même que ces navires respectifs, sans venir directement des ports de la Monarchie Prussienne, ou bien de ceux des Royaumes de Suède

Artikel I.

Die preußischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommenden, ingleichen die schwedischen und norwegischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen des Königreichs Preußen ankommenden Schiffe, sollen, bei ihrem Einlaufe wie bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Bergegelder, wie auch hinsichtlich aller anderen der Krone, den Städten, oder Privatanstalten zufließenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fuße wie die Nationalschiffe behandelt werden.

Artikel II.

Alle Waaren und Gegenstände des Handels, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen, oder jedes andern Landes sein, welche gesetzlich auf schwedischen und norwegischen Schiffen in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen eingeführt werden dürfen, sollen daselbst gleicherweise auf preußischen Schiffen eingeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Benennung belegt zu werden, als wenn diese Waaren oder Erzeugnisse auf schwedischen und norwegischen Schiffen eingeführt worden wären; und in Erwiederung dessen sollen alle Waaren und Gegenstände des Handels, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Königreiche Schweden und Norwegen, oder jedes anderen Landes sein, welche gesetzlich auf preußischen Schiffen in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden dürfen, gleichmäßig auch auf schwedischen und norwegischen Schiffen daselbst eingeführt werden können, ohne höheren oder anderen Abgaben irgend einer Benennung, als wenn diese Waaren und Erzeugnisse auf preußischen Schiffen eingeführt worden wären, unterworfen zu sein.

Die Bestimmungen des vorhergehenden und des gegenwärtigen Artikels sind in ihrer ganzen Ausdehnung auf die preußischen, in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden, und auf die schwedischen und norwegischen, in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufenden Schiffe selbst dann anwendbar, wenn diese beiderseitigen Schiffe nicht unmittelbar aus den Häfen des Königreichs Preußen oder respective der Königreiche Schweden und

et de Norvège, arriveraient en droiture des ports d'une domination tierce ou étrangère.

Article III.

Toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse, soit de tout autre pays, dont l'exportation des ports du dit Royaume dans ses propres bâtimens est légalement permise, pourront de même être exportés des dits ports sur des bâtimens Suèdois et Norvègiens, sans être assujettis à des droits plus forts ou autres de quelle dénomination que ce soit, que si l'exportation avait été faite en des bâtimens Prussiens. Une exacte réciprocité sera observée dans les ports des Royaumes de Suède et de Norvège, de sorte que toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie des Royaumes de Suède et de Norvège, soit de tout autre pays, dont l'exportation des ports des dits Royaumes dans leurs propres bâtimens est légalement permise, pourront de même être exportés des dits ports sur des bâtimens Prussiens, sans être assujettis à des droits plus forts ou autres de quelle dénomination que ce soit, que si l'exportation avait été faite dans des bâtimens Suèdois et Norvègiens.

Article IV.

Les stipulations générales des articles premier, second et troisième inclusivement seront de même appliquées aux navires Prussiens, qui entreront dans la Colonie de St. Barthélemy de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège aux Indes occidentales, et aux navires de cette Colonie qui entreront dans les ports de la Monarchie Prussienne.

Article V.

Il ne sera donné ni directement ni indirectement, ni par l'Un des deux Gouvernements ni par aucune compagnie, corporation ou agent agissant en Son nom ou sous Son autorité, aucune préférence quelconque pour l'achat d'aucune production du sol ou de l'industrie soit de l'Un des deux Etats, soit de tout autre pays, importée dans le territoire de l'autre, à cause ou en considération de la nationalité du navire, qui aurait

Norwegen, sondern geraden Weges aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht ankommen sollten.

Artikel III.

Alle Waaren und Handelsgegenstände, sowohl Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen, als auch jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen des gedachten Königreichs auf inländischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, sollen aus diesen Häfen auch auf schwedischen und norwegischen Schiffen ausgeführt werden dürfen, ohne mit höheren oder anderen Abgaben, welchen Namen sie haben möchten, belegt zu werden, als wenn die Ausfuhr auf preußischen Schiffen stattfände. In den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen soll eine vollkommene Gegenseitigkeit beobachtet werden, dergestalt, daß alle Waaren und Handelsgegenstände, sowohl Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Königreiche Schweden und Norwegen, als auch jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen der gedachten Königreiche auf inländischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, aus diesen Häfen auch auf preußischen Schiffen sollen ausgeführt werden dürfen, ohne mit höheren oder anderen Abgaben, welchen Namen sie haben möchten, belegt zu werden, als wenn die Ausfuhr auf schwedischen und norwegischen Schiffen stattfände.

Artikel IV.

Die allgemeinen Bestimmungen der Art. I. II. und III. sollen auch auf diejenigen preußischen Schiffe Anwendung erhalten, welche in die Seiner Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen angehörende Colonie St. Barthelemy in Westindien, und auf die Schiffe dieser Colonie, welche in Häfen des Königreichs Preußen eingehen werden.

Artikel V.

Bei dem Einkaufe der in den einen Staat eingeführten Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des andern oder jedes dritten Staats soll auf die Nationalität des Schiffes, durch welches dergleichen gesetzlich zur Einfuhr gestattete Gegenstände eingeführt worden sind, keine Rücksicht genommen, und aus solchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Regierung des einen oder des anderen Staats, noch durch, in deren Namen oder

transporter cette production légalement permise, l'intention bien positive des deux hautes Parties contractantes étant, qu'aucune différence ou distinction quelconque n'ait lieu à cet égard.

Article VI.

Les bâtimens Prussiens ainsi que les bâtimens Suèdois et Norvègiens ne pourront profiter des immunités et avantages, que leur accorde le présent Traité, qu'autant qu'ils se trouveront munis des papiers et certificats voulus par les réglémens existans des deux cotés, pour constater leur port et leur nationalité.

Les hautes Parties contractantes Se réservent d'échanger des déclarations pour faire une énumération claire et précise des papiers et documens dont l'un et l'autre Etat exigent que leurs navires soient munis. Si, après cet échange qui aura lieu au plus tard deux mois après la signature du présent Traité, l'Une des hautes Parties contractantes Se trouverait dans le cas de changer ou modifier Ses ordonnances à cet égard, il en sera fait à l'autre une communication officielle.

Article VII.

Les stipulations de l'article onze du Traité conclu à Vienne le sept Juin mil huit cent quinze entre les deux hautes Parties contractantes, sont maintenues dans toute leur intégrité.

Article VIII.

Le présent Traité sera en vigueur pendant huit années à compter du premier Avril de la présente année, et si douze mois avant l'expiration de ce terme l'Une ou l'Autre des deux hautes Parties contractantes n'aura point annoncé à l'Autre. Son intention d'en faire cesser l'effet, ce Traité restera encore

---

[1]) Der Artikel 11 des Vertrages vom 7. Juni 1815 (Anhang zur Preuß. Gesetzsammlung von 1818, Seite 39—44) enthält die Verabredung, daß die bis zum Jahre 1815 bestandenen Handelsverhältnisse zwischen den Bewohnern des

unter deren Autorität handelnde Gesellschaften, Corporationen oder Agenten, irgend ein Vorzug gewährt werden, indem es die wahre und bestimmte Absicht der hohen contrahirenden Mächte ist, daß in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied gemacht werde.

Artikel VI.

Die preußischen sowohl wie die schwedischen und norwegischen Schiffe sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern genießen, als sie mit denjenigen Papieren und Zeugnissen versehen sein werden, welche nach den auf beiden Seiten bestehenden Anordnungen zum Beweise ihrer Trächtigkeit und ihrer Nationalität erforderlich sind.

Die hohen contrahirenden Theile behalten sich die Auswechselung von Erklärungen vor, um deutlich und bestimmt die Papiere und Documente zu bezeichnen, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens zwei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechselung, der eine oder der andere der beiden hohen contrahirenden Theile in den Fall kommen sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modificiren, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel VII.

Die Bestimmungen des elften Artikels des am siebenten Juni achtzehnhundert und funfzehn zwischen den beiden hohen contrahirenden Theilen abgeschlossenen Vertrages werden in ihrer vollen Gültigkeit aufrecht erhalten[1]).

Artikel VIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll vom ersten April des gegenwärtigen Jahres ab, acht Jahre hindurch in Kraft bestehen, und wenn nicht zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums die eine oder die andere der beiden hohen contrahirenden Mächte ihre Absicht, denselben aufzuheben, der anderen kund gethan haben wird,

---

Herzogthums Pommern und der Insel Rügen mit den Königreichen Schweden und Norwegen zur Abwendung von Nachtheilen für die an Preußen abgetretenen vormals schwedischen Provinzen noch 25 Jahre hindurch aufrecht erhalten werden sollen.

obligatoire une année au-de-là et ainsi de suite, jusqu'à l'expiration des douze mois, qui suivront l'annonce officielle faite par l'Une des deux hautes Parties contractantes à l'Autre, pour qu'ils soit annullé.

Article IX.

Le présent Traité sera ratifié par les hautes Parties contractantes, et les ratifications en seront échangées à Stockholm dans l'espace de quatre semaines après la signature ou plutôt, si faire se peut.

En foi de quoi Nous Soussignés, en vertu de Nos pleinpouvoirs avons signé le présent Traité, et y avons apposé le cachet de Nos armes.

Fait à Stockholm le quatorze Mars, l'an de grâce, mil huit cent vingt-sept.

(L. S.) F. de Tarrach.
(L. S.) G. Comte de Wetterstedt.
(L. S.) C. Holst.

so soll dieser Vertrag noch ein Jahr weiter und so fort bis zum Ablaufe eines Zeitraums von zwölf Monaten, nach der von der einen der beiden hohen contrahirenden Mächte der anderen wegen dessen Aufhebung gemachten amtlichen Eröffnung, verbindlich bleiben.

Artikel IX.

Der gegenwärtige Vertrag soll von den hohen contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratifications-Urkunden sollen innerhalb vier Wochen nach der Unterzeichnung, oder, wo möglich, noch früher in Stockholm ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben wir, die Unterzeichneten, Kraft unserer Vollmachten, den gegenwärtigen Vertrag vollzogen und mit unseren Wappen untersiegelt.

Geschehen zu Stockholm, den vierzehnten März, im Jahre unsers Herrn, dem achtzehnhundert und sieben und zwanzigsten.

(L. S.) F. v. Tarrach.
(L. S.) G. Graf v. Wetterstedt.
(L. S.) C. Holst.

Dieser Vertrag ist ratificirt und die Ratifications-Urkunden sind am 10. Mai 1827 ausgewechselt worden.

IV. Die vereinigten Staaten von Amerika.

Den vereinigten Staaten gebührt der Ruhm, zuerst das Princip der Gegenseitigkeit in allen Verkehrsbeziehungen zum Auslande aufgestellt zu haben. Ihrem, die Schifffahrtsverhältnisse regelnden Gesetze vom 3. März 1815 liegt dasselbe Princip und die Tendenz zum Grunde: die Flaggen aller seefahrenden Nationen, welche vollständige Reciprocität gewähren, zu den nämlichen Abgaben von Schiff und Ladung wie die einheimischen in ihren Häfen ein- und auszulassen, ohne Rücksicht auf Ursprung und Art der Waare, und Herkunfts- oder Bestimmungsort des Schiffes, also ohne Unterschied zwischen eigenen und fremden Erzeugnissen und mit voller Gleichstellung der directen und indirecten Fahrt. Nur die Küstenfahrt ist den Schiffen der vereinigten Staaten ausschließlich vorbehalten, und ebenso der Fischfang, dessen Erwerb durch Nationalschiffe wie Landesproducte betrachtet wird, mithin frei eingeht, während das nicht auf Nationalschiffen eingebrachte Product fremder Fischereien dem gewöhnlichen Eingangszolle unterliegt.

Auf dieser Grundlage sind die vereinigten Staaten mit fast allen, einem gleichen Princip huldigenden Seestaaten in das umfassendste Reciprocitätsverhältniß getreten, und in ihren Verträgen stets davon ausgegangen, die Gegenseitigkeit auf möglichst viele Gegenstände sowohl in völkerrechtlicher als reiner commercieller Natur auszudehnen.

Gegen die nicht zur Gleichstellung berechtigten Nationen befolgen die vereinigten Staaten zweierlei Methoden von Unterscheidungszöllen auf Einfuhren und Schiffe, und zwar wird von jenen ein Zollaufschlag von zehn Procent, von diesen ein Tonnengeld, welches unter Umständen bis zu verbotgleicher Höhe gesteigert wird, erhoben, während die amerikanischen und die übrigen begünstigten Flaggen davon ausgenommen sind. Beide Arten von Differenzzöllen werden verschieden angewandt, je nach dem Maaße der Beschränkung, welche die nordamerikanische Flagge in den betreffenden Staaten zu erleiden hat.

Diese Unterschiede treten auch rücksichtlich der Nationen, mit welchen Verträge bestehen, so weit ein, als dieselben den Amerikanern nicht überall vollständige Gleichstellung gewähren. So sind z. B. die britischen Schiffe zwar in directer und indirecter Fahrt in den Häfen der vereinigten Staaten vom Tonnengelde frei, dagegen

dem Zollaufschlage von zehn Procent unterworfen, sobald sie andere als britische Producte einführen; die holländischen zahlen Tonnengeld und Additionalzoll, wenn sie aus anderrn, als ihren eigenen Häfen in Europa kommen. Mit einem Worte, die Behandlung amerikanischer Schiffe und deren Ladungen in den Häfen fremder Länder giebt genau den Maaßstab für die Behandlung ab, welche die Schiffe der letzteren mit ihren Ladungen in den Häfen der vereinigten Staaten zu erwarten haben.

Auf diesen Grundlagen ist auch der zwischen Preußen und den vereinigten Staaten am 1. Mai 1828 geschlossene Handels- und Schifffahrtsvertrag errichtet, in welchem Freiheit und Gegenseitigkeit des Handels und der Schifffahrt, Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe in Bezug auf die vom Schiffskörper zu entrichtenden Abgaben, auf die Ein- und Ausfuhrberechtigung, auf directe und indirecte Fahrt, Gleichstellung der Erzeugnisse beider Länder in der Besteuerung mit den Producten jedes dritten Landes, Verzichtleistung auf Ein- und Ausfuhrverbote, die sich nicht gleichmäßig auf alle übrigen Nationen erstrecken, und der Vorbehalt, daß Begünstigungen, die anderen Nationen in Betreff des Handels oder der Schifffahrt zugestanden werden möchten, auch dem anderen Theile zu Gute kommen sollen, die Hauptbestimmungen bilden.

Ob die vereinigten Staaten auch für die Zukunft dem Reciprocitäts-System getreu bleiben werden, erscheint mit Rücksicht auf Vorgänge neuerer Zeit zweifelhaft. Namentlich liefert der Bericht des Handelsausschusses im Hause der Repräsentanten vom 28. Mai 1842 den Beweis, daß der Wunsch nach einer Aenderung des gegenwärtigen Systems vorhanden ist, indem derselbe geradezu den Antrag stellt: alle Verträge der vereinigten Staaten zu kündigen, in welchen die Gleichstellung von Schiff und Ladung sich auf ein Mehreres erstreckt, als auf den directen Austausch der beiderseitigen Landeserzeugnisse, — namentlich aber diejenigen mit Dänemark, Schweden, den Hansestädten, Preußen, Oesterreich und Rußland, deren erster Termin ohnehin schon zu Ende gegangen, — und neue Reciprocitätsverträge fortan nur auf jener beschränkten Basis, sowie zu allen Zeiten kündbar, abzuschließen. — In dem Vertrage, welchen die vereinigten Staaten am 20. Mai 1840 mit Hannover geschlossen haben, ist die Reciprocität ihrem Principe nach sogar wirklich schon auf den directen Verkehr beschränkt worden.

Traité de commerce et de navigation entre Sa Majesté le Roi de Prusse et les Etats-Unis d'Amerique.

Du 1. Mai 1828.

Sa Majesté le Roi de Prusse et les Etats-Unis d'Amérique, également animés du désir de maintenir les rapports de bonne intelligence qui ont si heureusement subsisté jusqu'ici entre Leurs Etats respectifs, et d'en étendre et consolider les relations commerciales; et convaincus que cet objet ne sauroit être mieux rempli qu'en adoptant le système d'une entière liberté de navigation et d'une parfaite réciprocité, basé sur des principes d'équité également avantageux aux deux Pays, et applicables en temps de paix comme en temps de guerre, sont en conséquence convenus d'entrer en négociation, pour conclure un Traité de commerce et de navigation. A cet effet, Sa Majesté le Roi de Prusse a muni de pleins-pouvoirs le Sieur Louis Niederstetter, chargé d'affaires de Sa dite Majesté près les Etats-Unis d'Amérique; et le Président des Etats-Unis d'Amérique a muni des mêmes pouvoirs Henry Clay, Leur Secretaire d'Etat, lesquels plénipotentiaires, après avoir échangé leurs dits pleinspouvoirs, trouvés en bonne et dûe forme, ont arrêté et signé les articles suivans:

Article I.

Il y aura entre les territoires des Hautes Parties contractantes liberté et réciprocité de commerce et de navigation. Les habitans de leurs Etats respectifs pourront réciproquement entrer dans les ports, places et rivières des territoires de chacune d'Elles, partout où le commerce étranger est permis. Ils seront libres de s'y arrêter, et résider dans quelque partie que ce soit des dits territoires, pour y vaquer à leurs affaires; et ils jouiront, à cet effet, de la même sécurité et protection que

Uebersetzung des nebenstehenden Handels- und Schifffahrts-Vertrages zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Amerika.

Vom 1. Mai 1828.

Seine Majestät der König von Preußen und die vereinigten Staaten von Amerika, von gleichem Wunsche beseelt, die freundschaftlichen Verhältnisse aufrecht zu erhalten, welche bisher so glücklich zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestanden haben, und die Handelsverbindungen zwischen selbigen auszudehnen und zu befestigen; und überzeugt, daß dieser Zweck nicht besser als durch Annahme eines auf beiden Staaten vortheilhaften, in Friedens- wie in Kriegszeiten anwendbaren Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems gänzlicher Freiheit der Schifffahrt und vollkommener Gegenseitigkeit erfüllt werden könne, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen des Abschlusses eines Handels- und Schifffahrtsvertrages in Unterhandlung zu treten. Zu diesem Behufe haben Seine Majestät der König von Preußen den Herrn Ludwig Niederstetter, Allerhöchst Ihren Geschäftsträger bei den vereinigten Staaten von Amerika, und der Präsident der vereinigten Staaten von Amerika deren Staats-Secretair, Heinrich Clay, mit Vollmachten versehen; welche Bevollmächtigte nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel festgestellt und unterzeichnet haben.

Artikel I.

Zwischen den Gebieten der Hohen contrahirenden Theile soll Freiheit und Gegenseitigkeit des Handels und der Schifffahrt stattfinden. Den Unterthanen Ihrer beiderseitigen Staaten soll der Eingang in die Häfen, Plätze und Ströme der Gebiete beider Theile gegenseitig überall, wo der fremde Handel erlaubt ist, offen stehen. Sie sollen die Freiheit haben, sich daselbst aufzuhalten und in jedwedem Theile der gedachten Gebiete zu residiren, um daselbst ihre Geschäfte zu besorgen, zu welchem Zwecke sie derselben Sicherheit

les habitans du pays dans lequel ils résideront, à charge de se soumettre aux lois et ordonnances y établies.

Article II.

Les bâtimens Prussiens arrivant sur lest ou chargés dans les ports des Etats-Unis d'Amérique, et réciproquement les bâtimens des Etats-Unis arrivant sur lest ou chargés dans les ports du Royaume de Prusse, seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie, sur le même pied que les bâtimens nationaux venant du même lieu; par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage, de sauvetage et de port, ainsi qu'aux vacations des officiers publics et à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales, ou d'établissemens particuliers quelconques.

Article III.

Toute espèce de marchandises et objets de commerce, provenant du sol ou de l'industrie des Etats-Unis d'Amérique, ou de tout autre pays, qui pourront légalement être importés dans les ports du Royaume de Prusse, sur des bâtimens Prussiens, pourront également y être importés sur des bâtimens des Etats-Unis d'Amérique, sans payer d'autres ou plus forts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que s'ils étaient importés sur des bâtimens Prussiens.

Et réciproquement, toute espèce de marchandises et objets de commerce, provenant du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse, ou de tout autre pays, qui pourront légalement être importés dans les ports des Etats-Unis d'Amérique, sur des bâtimens des dits Etats, pourront également y être importés sur des bâtimens Prussiens, sans payer d'autres ou plus forts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités

und desselben Schutzes, wie die Einwohner des Landes, in welchem sie sich niederlassen werden, unter der Verpflichtung, sich den daselbst bestehenden Gesetzen und Verordnungen zu unterwerfen, genießen sollen.

Artikel II.

Die preußischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der vereinigten Staaten von Amerika ankommenden Schiffe, und umgekehrt die Schiffe der vereinigten Staaten, welche mit Ballast oder beladen in den Häfen des Königreichs Preußen ankommen, sollen bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen-, Berg- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben und Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder Privatanstalten erhoben werden, auf demselben Fuße, wie die mit ihnen von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

Artikel III.

Die Waaren und Handelsgegenstände jeglicher Art, mögen sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der vereinigten Staaten von Amerika oder jedes anderen Landes sein, welche gesetzlich auf preußischen Schiffen in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden dürfen, sollen daselbst gleicherweise auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn sie auf preußischen Schiffen eingeführt würden.

Umgekehrt sollen die Waaren und Handelsgegenstände jeglicher Art, mögen sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des preußischen Staates, oder jedes anderen Landes sein, welche gesetzlich in die Häfen der vereinigten Staaten von Amerika auf Schiffen dieser Staaten eingeführt werden dürfen, daselbst gleicherweise auch auf preußischen Schiffen eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der

locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que s'ils étaient importés sur des bâtimens des Etats-Unis d'Amérique.

Article IV.

Afin de prévenir tout mésentendu et équivoque possibles, il est déclaré que les stipulations contenues dans les deux articles précédens, sont, dans toute leur plénitude applicables aux bâtimens Prussiens et leurs cargaisons, arrivant dans les ports des Etats-Unis d'Amérique; et, réciproquement, aux bâtimens des dits Etats et leurs cargaisons, arrivant dans les ports du Royaume de Prusse, soit que les dits bâtimens viennent des ports du pays auquel ils appartiennent, soit de ceux de tout autre pays étranger.

Article V.

Il ne sera imposé d'autres ni de plus de forts droits sur l'importation dans les Etats-Unis, des articles provenant du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse; et il ne sera imposé d'autres ni de plus forts droits sur l'importation dans le Royaume de Prusse des articles provenant du sol ou de l'industrie des Etats-Unis, que ceux qui sont ou seront imposés sur les mêmes articles provenant du sol ou de l'industrie de tout autre pays étranger. De même, il ne sera imposé sur l'importation ou sur l'exportation des articles provenant du sol ou de l'industrie des Etats-Unis ou du Royaume de Prusse, à l'entrée ou à la sortie des ports des Etats-Unis, ou de ceux du Royaume de Prusse, aucune prohibition qui ne soit pas également applicable à toute autre nation.

Article VI.

Toute espèce de marchandises et objets de commerce, provenant du sol ou de l'industrie des Etats-Unis, ou de tout autre pays, qui pourront être légalement exportés des ports des dits Etats sur des bâtimens nationaux, pourront également en être exportés sur des bâtimens Prussiens, sans payer d'autres ni de plus forts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gou-

Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten, erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn sie auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika eingeführt würden.

Artikel IV.

Um alle mögliche Mißverständnisse oder Zweideutigkeiten zu vermeiden, wird hierdurch erklärt, daß die in den beiden vorhergehenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen in ihrem ganzen Umfange auf die preußischen Schiffe und deren Ladungen, welche in die Häfen der vereinigten Staaten von Amerika, und umgekehrt, auf die Schiffe dieser Staaten, welche in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufen, anwendbar sind, die gedachten Schiffe mögen nun aus den Häfen des Landes, welchem sie angehören, oder aus denen irgend eines andern fremden Landes ankommen.

Artikel V.

Auf den Eingang der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen in die vereinigten Staaten, und auf den Eingang der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der vereinigten Staaten in das Königreich Preußen, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes irgend eines andern fremden Landes sind, gelegt sind, oder gelegt werden möchten. Auch soll die Einfuhr oder die Ausfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der vereinigten Staaten oder des Königreichs Preußen, sowohl hinsichtlich des Einganges in die Häfen, als auch in Hinsicht des Ausgangs aus den Häfen der vereinigten Staaten oder des Königreichs Preußen, mit keinem Verbote belegt werden, welches nicht gleichmäßig auf alle anderen Nationen ausgedehnt wäre.

Artikel VI.

Alle Waaren und Handelsgegenstände, Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der vereinigten Staaten oder eines jeden andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen dieser Staaten auf Nationalschiffen gesetzlich erlaubt ist, sollen in gleicher Art auch auf preußischen Schiffen aus selbigen ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung,

vernement, des autorités locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si ces mêmes marchandises ou denrées avaient été exportées par bâtimens des Etats-Unis d'Amérique.

Une parfaite réciprocité sera observée dans les ports du Royaume de Prusse, de sorte que toute espèce de marchandises et objets de commerce, provenant du sol ou de l'industrie du Royaume de Prusse, ou de tout autre pays, qui pourront être légalement exportés des ports du dit Royaume, sur des bâtimens nationaux, pourront également en être exportés sur des bâtimens des Etats-Unis d'Amérique, sans payer d'autres ou de plus forts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales, ou d'établissemens particuliers quelconques ; que si ces marchandises ou denrées avaient été exportées sur des bâtimens Prussiens.

Article VII.

Les articles précédens ne sont pas applicables à la navigation des côtes ou cabotage de chacun des deux pays, que l'une et l'autre des Hautes Parties contractantes se réservent exclusivement.

Article VIII.

Il ne sera accordé, ni directement, ni indirectement, par l'une ou par l'autre des Parties contractantes, ni par aucune compagnie, corporation ou agent, agissant en son nom ou par son autorité, aucune priorité ou préférence quelconque pour l'achat d'aucun objet de commerce, légalement importé, à cause ou en consideration de la nationalité du navire qui aurait importé les dits objets, soit qu'il appartienne à l'une des Parties, soit à l'autre: l'intention bien positive des Parties contractantes étant, qu'aucune différence ou distinction quelconque n'ait lieu à cet égard.

Article IX.

Si l'une des Parties contractantes accorde par la suite, à d'autres nations quelque faveur particulière en fait de commerce ou de navigation, cette faveur deviendra aussitôt commune à

der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, bezahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr derselben Güter oder Waaren auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika erfolgt wäre.

In den Häfen des Königreichs Preußen wird eine vollständige Erwiederung beobachtet werden, so daß alle Waaren und Handelsgegenstände, Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des preuschen Staats oder jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen dieses Königreichs auf Nationalschiffen gesetzlich erlaubt ist, ebenso auch auf Schiffen der vereinigten Staaten sollen ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, entrichten zu müssen, als wenn die Ausfuhr derselben auf preußischen Schiffen erfolgt wäre.

Artikel VII.

Die vorstehenden Artikel sind auf die Küstenfahrt oder Kabotage beider Länder nicht anwendbar, welche ein jeder der hohen contrahirenden Theile sich ausschließlich vorbehält.

Artikel VIII.

Bei dem Einkaufe der gesetzlich eingeführten Handelsgegenstände soll auf die Nationalität des Schiffes, welches dieselben eingeführt haben wird, es gehöre dem einen oder dem anderen Theile, keine Rücksicht genommen, und aus solchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, von Seiten eines der contrahirenden Theile oder durch in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaften, Corporationen oder Agenten, eine Priorität oder irgend ein Vorzug zugestanden werden, indem es die bestimmte Absicht der contrahirenden Theile ist, daß in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied gemacht werde.

Artikel IX.

Wenn von einem der contrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine besondere Begünstigung in Betreff des Handels oder der Schifffahrt zugestanden werden sollte, so soll diese

l'autre Partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en accordant la même compensation, si la concession et conditionnelle.

Article X.

Les deux Parties contractantes se sont accordé mutuellement la faculté, de tenir dans Leurs ports respectifs des Consuls, Vice-Consuls, Agens et Commissaires de leur choix, qui jouiront des mêmes privilèges et pouvoirs dont jouissent ceux des nations les plus favorisées; mais dans le cas où les dits Consuls veuillent faire le commerce, ils seront soumis aux mêmes lois et usages, auxquels sont soumis les particuliers de leur nation à l'endroit où ils résident.

Les Consuls, Vice-Consuls et Agens-commerciaux auront le droit, comme tels, de servir de juges et d'arbitres dans les différents qui pourraient s'élever entre les capitaines et les équipages des bâtimens de la nation dont ils soignent les intérêts, sans que les autorités locales puissent y intervenir, à moins que la conduite des équipages ou du capitaine ne troublât l'ordre ou la tranquillité du pays, ou que les dits Consuls, Vice-Consuls ou Agens-commerciaux ne requissent leur intervention pour faire exécuter ou maintenir leurs décisions. Bien entendu, que cette espèce de jugement ou d'arbitrage ne saurait pourtant priver les Parties contractantes du droit qu'elles ont, à leur retour, de recourir aux autorités iudiciaires de leur pays.

Article XI.

Les dits Consuls, Vice-Consuls ou Agens-commerciaux seront autorisés à requérir l'assistance des autorités locales, pour la recherche, l'arrestation, la détention et l'emprisonnement des déserteurs des navires de guerre et marchands de leurs pays; et ils s'adresseront, pour cet objet, aux tribunaux, juges et officiers compétens, et réclameront, par écrit, les déserteurs susmentionnés, en prouvant par la communication des régistres des navires ou rôles de l'équipage, ou par d'autres documens officiels, que de tels individus ont fait partie des dits équipa-

Begünstigung sofort auch dem anderen Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben, wenn sie ohne Gegenleistung zugestanden ist, ebenfalls ohne eine solche, wenn sie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft ist, gegen Bewilligung derselben Vergeltung genießen wird.

Artikel X.

Beide contrahirende Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen des anderen Theiles selbstgewählte Consuln, Vice-Consuln, Agenten und Commissarien zu unterhalten, welche derselben Privilegien und Befugnisse, wie diejenigen der begünstigtsten Nationen, genießen, jedoch, wenn sie Handel treiben wollen, denselben Gesetzen und Gebräuchen unterworfen sein sollen, denen die Privaten ihrer Nation an dem Orte, wo sie residiren, unterworfen sind.

Die Consuln, Vice-Consuln und Handelsagenten sollen das Recht haben, in dieser Eigenschaft bei Streitigkeiten, welche zwischen den Capitains und den Mannschaften der Schiffe der Nation, deren Interesse sie wahrnehmen, entstehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Localbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Capitains nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln, Vice-Consuln und Handelsagenten deren Mitwirkung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, bei ihrer Rückkehr den Recurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu nehmen.

Artikel XI.

Die gedachten Consuln, Vice-Consuln oder Handelsagenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ausmittelung, Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Equipage

ges; et cette réclamation ainsi prouvée, l'extradition ne sera point refusée.

De tels déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, seront mis à la disposition des dits Consuls, Vice-Consuls ou Agens-commerciaux, et pourront être enfermés dans les prisons publiques, à la réquisition et aux frais de ceux qui les réclament, pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient, ou à d'autres de la même nation; mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de trois mois, à compter du jour de leur arrestations, ils seront mis en liberté, et ne seront plus arrêtés pour la même cause.

Toutefois, si le déserteur se trouvoit avoir commis quelque crime ou délit, il pourra être sursis à son extradition, jusqu'à ce que le tribunal saisi de l'affaire aura rendu sa sentence, et que celle-ci ait reçu son exécution.

Article XII.

L'article douze du Traité d'amitié et de commerce conclu entre les Parties en 1785; et les articles treize et suivans, jusqu'à l'article vingt-quatre inclusivement, du Traité conclu à Berlin, en 1799, en exceptant le dernier paragraphe de l'article dix-neuf, touchant les Traités avec la Grande-Bretagne, sont remis en vigueur, et auront la même force et valeur que s'ils faisaient partie du présent Traité. Il est entendu cependant, que les stipulations contenues dans les articles ainsi remis en vigueur, seront toujours censées ne rien changer aux Traités et Conventions conclus de part et d'autre avec d'autres Puissances dans l'intervalle écoulé entre l'expiration du Traité de 1799 et le commencement de la mise en vigueur du présent Traité.

Les Parties contractantes désirant toujours, conformément à l'intention, déclarée dans l'article douze du dit Traité de 1799, pourvoir entre Elles ou conjointement avec d'autres Puissances maritimes, à des stipulations ultérieures, qui puissent servir à garantir une juste protection et liberté au commerce et à la navigation des neutres, et à aider la cause de la civilisation et

des betreffenden Schiffs gehört haben, bei welcher Beweisführung die Auslieferung nicht versagt werden soll.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, können auch auf Requisition und Kosten des reclamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht binnen dreier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden können.

Wenn jedoch der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, so kann seine Auslieferung ausgesetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Artikel XII.

Der zwölfte Artikel des zwischen beiden Theilen im Jahre 1785 abgeschlossenen Freundschafts- und Handelsvertrages, imgleichen die Artikel dreizehn und folgende, bis zum Artikel vierundzwanzig einschließlich des zu Berlin im Jahre 1799 geschlossenen Vertrages, mit Ausnahme jedoch des letzten Absatzes des Artikels neunzehn, betreffend die Verträge mit Großbritanien, sind wieder in Kraft hergestellt, und sollen dieselbe Kraft und Gültigkeit haben, als wenn sie einen Theil des gegenwärtigen Tractats ausmachten. Es versteht sich jedoch, daß die in den auf diese Weise wieder in Kraft gesetzten Artikeln enthaltenen Bestimmungen stets als an den von dem einen oder dem anderen Theile in dem Zeitraume zwischen dem Ablaufe des gedachten Vertrages von 1799 und dem Beginne der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages mit andern Mächten geschlossenen Verträgen und Conventionen Nichts abändernd erachtet werden sollen.

Da es immer noch der Wunsch der contrahirenden Theile ist, ihrer im Artikel zwölf des Vertrages von 1799 ausgesprochenen Absicht gemäß, unter Sich, oder in Verbindung mit anderen Seemächten, auf fernere Bestimmungen Bedacht zu nehmen, welche dazu dienlich sein könnten, dem Handel und der Schifffahrt der Neutralen einen gerechten Schutz und Freiheit zu sichern und diese Angelegenheit der Civilisation und der Menschlichkeit zu befördern,

de l'humanité, s'engagent ici, comme alors, à se concerter ensemble sur ce sujet, à quelque époque future et convenable.

Article XIII.

Vû l'éloignement des pays respectifs de deux Hautes Parties contractantes, et l'incertitude qui en résulte sur les divers événemens qui peuvent avoir lieu; il est convenu qu'un bâtiment marchand appartenant à l'une d'Elles, qui se trouverait destiné pour un port, supposé bloqué au moment du départ de ce bâtiment, ne sera cependant pas capturé ou condamné pour avoir essayé une première fois d'entrer dans le dit port, à moins qu'il ne puisse être prouvé, que le dit bâtiment avait pu et dû apprendre en route que l'état de blocus de la place en question durait encore: mais les bâtimens qui, après avoir été renvoyés une fois, essayeraient, pendant le même voyage, d'entrer une seconde fois dans le même port bloqué, durant la continuation de ce blocus, se trouveront alors sujets à être détenus et condamnés.

Article XIV.

Les citoyens ou sujets de chacune des Parties contractantes, auront, dans les Etats de l'autre, la liberté de disposer de leurs biens personnels, soit par testament, donation ou autrement, et leurs héritiers, étant sujets ou citoyens de l'autre Partie contractante, succéderont à leurs biens, soit en vertu d'un testament, ou ab intestato: et ils pourront en prendre possession, soit en personne, soit par d'autres agissant en leur place, et en disposeront à leur volonté, en ne payant d'autres droits que ceux auxquels les habitans du pays où se trouvent les dits biens sont assujettis en pareille occasion. En cas d'absence des héritiers, on prendra provisoirement des dits biens les mêmes soins qu'on aurait pris en pareille occasion des biens des natifs du pays, jusqu'à ce que le proprietaire légitime ait agrée des arrangemens pour recueillir l'héritage. S'il s'élève des contestations entre différens prétendans ayant droit à la suc-

so verpflichten sie sich hier wie damals, zu einer künftigen dazu passenden Zeit über diesen Gegenstand in Verabredungen zu treten.

Artikel XIII.

In Rücksicht auf die Entfernung der respectiven Länder beider hohen contrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweise stattfindenden Begebenheiten ist verabredet worden, daß ein, Einem von Ihnen zugehöriges Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in diesen Hafen einzulaufen, soll genommen oder condemnirt werden können, es sei denn, daß bewiesen werden könne, daß das gedachte Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des fraglichen Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche nach einmaliger Zurückweisung es im Laufe derselben Reise zum zweiten Mal versuchen sollten, in denselben blokirten Hafen, während der Fortsetzung dieser Blokaden, einzulaufen, der Anhaltung und Condemnation unterworfen sein.

Artikel XIV.

Die Bürger oder Unterthanen beider contrahirenden Theile sollen in den Staaten des anderen Theiles die Freiheit haben, über ihr persönliches Vermögen durch Testament, Schenkung oder auf andere Weise zu verfügen, und wenn ihre Erben, Unterthanen oder Bürger des anderen contrahirenden Theils sind, so sollen diese in ihr Vermögen, sei es in Folge eines Testaments oder ab intestato nachfolgen, persönlich, oder durch Bevollmächtigte davon Besitz nehmen und nach Gefallen darüber disponiren dürfen, ohne andere Abgaben als diejenigen zahlen zu müssen, denen die Einwohner des Landes, wo das fragliche Vermögen befindlich ist, in gleichen Fällen unterworfen sind. In Abwesenheit der Erben wird man bis dahin, daß der gesetzliche Eigenthümer die Veranstaltungen, um die Erbschaft zu erheben, genehmigt haben wird, für ein solches Vermögen vorläufig dieselbe Sorge tragen, als man in gleichem Falle für das Vermögen der Eingebornen des Landes tragen würde. Sollten

cession, elles seront décidées en dernier ressort selon les lois et par les juges du pays où la succession est vacante. Et si, par la mort de quelque personne possédant des biens-fonds sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ces biens-fonds venaient à passer, selon les lois du pays, à un citoyen ou sujet de l'autre Partie, celui-ci, si, par sa qualité d'étranger, il est inhabile à les posséder, obtiendra un délai convenable pour les vendre et pour en retirer le produit sans obstacle et exempt de tout droit de retenue de la part du Gouvernement des Etats respectifs. Mais cet article ne dérogera en aucune manière à la force des lois qui ont déjà été publiées, ou qui le seront par la suite, par Sa Majesté le Roi de Prusse, pour prévenir l'émigration de Ses sujets.

Article XV.

Le présent Traité sera en vigueur pendant douze années, à compter du jour de l'échange des ratifications; et si, douze mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des Hautes Parties contractantes n'annonce à l'autre, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, le dit Traité restera obligatoire pendant un an au delà de ce terme, et ainsi de suite, jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une telle déclaration, à quelque époque qu'elle ait lieu.

Article XVI.

Le présent Traité sera approuvé et ratifié par Sa Majesté le Roi de Prusse, et par le Président des Etats-Unis d'Amérique, par et avec l'avis et le consentement du Sénat des dits Etats; et les ratifications en seront échangées en la ville de Washington, dans l'espace de neuf mois, à dater de ce jour, ou plutôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé les articles ci-dessus, tant en français qu'en anglais, et y ont apposé leurs sceaux; déclarant, toutefois que la signature dans ces

Streitigkeiten zwischen verschiedenen Erbschafts-Prätendenten entstehen, so sollen sie nach den Gesetzen und durch die Gerichte des Landes, wo die Erbschaft liegt, definitiv entschieden werden. Wenn endlich durch den Tod einer Person, welche in dem Gebiete eines der contrahirenden Theile Grundstücke besitzt, diese Grundstücke nach den Landesgesetzen einem Bürger oder Unterthan des anderen Theiles zufallen sollten, und dieser wegen seiner Eigenschaft als Fremder nicht fähig sein sollte, sie zu besitzen, soll ihm eine angemessene Frist bewilligt werden, um sie zu verkaufen und den Ertrag ohne Hinderniß, und frei von allem Abzuge von Seiten der Regierung der respectiven Staaten, aus dem Lande zu ziehen. Dieser Artikel soll jedoch in keiner Art der Kraft der von Seiner Majestät dem Könige von Preußen zur Verhinderung der Auswanderung Allerhöchst-Ihrer Unterthanen erlassenen oder etwa noch zu erlassenden Gesetze Abbruch thun.

Artikel XV.

Der gegenwärtige Vertrag soll zwölf Jahre hindurch, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen ab gerechnet, gültig sein, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums keiner von beiden Hohen contrahirenden Theilen dem Andern mittelst einer officiellen Erklärung seine Absicht, die Wirkung desselben aufhören zu lassen, kund thun sollte, so wird der gedachte Vertrag noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus und so fortdauernd bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach einer solchen Erklärung, zu welcher Zeit diese auch erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Artikel XVI.

Der gegenwärtige Vertrag wird von Seiner Majestät dem Könige von Preußen, und von dem Präsidenten der vereinigten Staaten von Amerika, unter Berathung und mit Zustimmung des Senats derselben, genehmigt und ratificirt, und die Ratificationen desselben sollen binnen neun Monaten vom heutigen Tage, oder wo möglich früher, in der Stadt Washington ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die vorstehenden sowohl in französischer als auch in englischer Sprache abgefaßten Artikel unterzeichnet und ihre Siegel dabei gesetzt, mit

deux langues ne doit pas, par la suite, être citée comme exemple, ni, en aucune manière porter préjudice aux Parties contractantes.

Fait par triplicata en la Cité de Washington, le premier Mai, l'an de grâce mil-huit-cent-vingt-huit, et le cinquante-deuxième de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique.

(L. S.) Louis Niederstetter.

(L. S.) H. Clay.

der Erklärung jedoch, daß die Unterzeichnung in diesen beiden Sprachen in künftigen Fällen weder als Beweis angeführt, noch den beiden contrahirenden Theilen in irgend Art zum Präjudiz gereichen soll.

So geschehen in Triplicaten in der Stadt Washington, den ersten Mai im Jahre des Heils Eintausend achthundert und acht und zwanzig, im zwei und funfzigsten Jahre der Unabhängigkeit der vereinigten Staaten von Amerika.

(L. S.) Ludwig Niederstetter.

(L. S.) H. Clay.

Vorstehender Vertrag ist ratificirt worden, und ist die Auswechselung der Ratifications-Urkunden am 14. März 1829 zu Washington erfolgt.

V. Lübeck, Bremen und Hamburg.

Die Hansestädte, welche sich bei Vertretung der Interessen des Seehandels und der Seeschifffahrt dem Auslande gegenüber stets als commercielle Einheit darstellen, sind bisher auch beim Abschluß von Handels- und Schifffahrtsverträgen in der Regel gemeinschaftlich verfahren. Von dem Grundsatze ausgehend, daß die Blüthe des Seehandels besonders auf freier Beweglichkeit beruhe, zeigten sie sich immer geneigt, auf liberaler Basis zu verhandeln und dem vollständigsten Reciprocitätssystem zu huldigen, insofern es sich dabei nicht um Bewilligung von Ausnahmen handelte, welche man mit der bestehenden Freihafenverfassung für unvereinbar hielt. Auch dem zwischen Preußen und den Hansestädten am 4. October 1828 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrage liegt volle Reciprocität zu Grunde, indem derselbe die gegenseitige Gleichstellung nicht nur in den Abgaben von Schiffskörper, sondern auch in den Abgaben von der Ladung, ohne Unterschied des Ursprunges so wie des Eigenthumes der geladenen Waaren und der directen und indirecten Fahrt, ausspricht, diese Gleichstellung auch auf den gegenseitigen Fluß-Schifffahrtsverkehr ausdehnt.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und den freien und Hanseestädten Lübeck, Bremen und Hamburg.

Vom 4. October 1828.

Seine Majestät der König von Preußen einerseits und der Senat der freien und Hanseestadt Lübeck, der Senat der freien und Hanseestadt Bremen, und der Senat der freien und Hanseestadt Hamburg andererseits haben, von der Ueberzeugung ausgehend, daß

eine gegenseitige völlige Gleichstellung Ihrer resp. Unterthanen und Bürger in den gegenwärtig und künftig bestehenden Handels- und Schifffahrts-Abgaben wesentlich zur Beförderung der gegenseitigen Handelsverbindungen beitragen würde, zum Abschlusse eines diesem wünschenswerthen Zwecke entsprechenden Vertrages zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen, Allerhöchst-Ihren Geheimen Legationsrath Ernst Michaelis; und der Senat der freien und Hanseestadt Lübeck, der Senat der freien und Hanseestadt Bremen und der Senat der freien und Hanseestadt Hamburg, den Kammerherrn, Ministerresidenten und Geschäftsträger der freien und Hanseestadt Hamburg zu Berlin, Ludwig August von Rebeur,

welche über folgende Artikel übereingekommen sind.

Artikel I.

Die preußischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ankommenden, imgleichen die Lübecker, Bremer und Hamburger, mit Ballast oder Ladung in den Häfen des preußischen Staats ankommenden Schiffe sollen, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich der jetzt oder künftig bestehenden Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Bergegelder, wie auch hinsichtlich aller andern, jetzt oder künftig der Staatscasse, den Städten oder Privatanstalten zufließenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung auf demselben Fuße wie die Nationalschiffe behandelt werden.

Artikel II.

Alle Waaren, Güter und Handelsgegenstände, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf Nationalschiffen in die königlich-preußischen Häfen oder in diejenigen der freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, sollen in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des anderen Theils ein- und ausgeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als sie bei ihrer Ein- oder Ausfuhr auf Nationalschiffen zu entrichten haben würden. Auch sollen bei der Ein- oder Ausfuhr solcher Waaren, Güter und Handelsgegenstände auf Schiffen des andern Theils die nämlicher Prämien, Rückzölle, Vortheile und

irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche zu Gunsten der Ein= und Ausfuhr auf Nationalschiffen etwa bestehen, oder künftig zugestanden werden möchten.

Artikel III.

So wie nach vorstehendem Artikel in Rücksicht auf die Nationalität der beiderseitigen Schiffe eine Gleichstellung in den von deren Ladungen zu erhebenden Abgaben stattfinden soll, ebenso soll auch jeder wegen des Eigenthums solcher Ladungen in der Größe dieser Abgaben etwa bestehende Unterschied wegfallen. Bei der Ein= und Ausfuhr auf den Schiffen der paciscirenden Theile sollen daher alle Güter, Waaren und Gegenstände des Handels, welche königlich preußischen Unterthanen gehören, in den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg von Seiten dieser freien und Hanseestädte keinen höheren oder anderen Ein= und Ausgangs= oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum ihrer eigenen Bürger und umgekehrt, alle Güter, Waaren und Handelsgegenstände, welche Bürgern der freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gehören, in den königlich preußischen Häfen keinen höheren oder anderen Ein= und Ausgangs= oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum königlich preußischer Unterthanen, unterworfen sein.

Artikel IV.

Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe direct aus ihren Nationalhäfen ankommen, oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen, oder dahin bestimmt sein sollten.

Artikel V.

Die preußischen sowohl als die Lübecker, Bremer und Hamburger Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern genießen, als sie mit den nach den Vorschriften desjenigen Theils, dessen Flagge sie führen, ausgefertigten Schiffspässen und Musterrollen versehen sind.

Artikel VI.

Was in den obigen Artikeln I bis IV in Betreff der in die beiderseitigen Häfen eingehenden oder aus selbigen auslaufenden Seeschiffe des andern Theils und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Flußschifffahrtsverkehr völlige Anwendung finden. Bei den Flußschiffen genügt zum Beweise der Nationalität das in der Weserschifffahrts-Acte vom 10. Septbr. 1823 und resp. in dem Schlußprotocolle der Elbschifffahrts-Revisions-Commission d. d. Hamburg den 18. September 1824 vereinbarte Manifest.

Artikel VII.

Würden die Contrahenten es zweckmäßig erachten, zur Beförderung ihres gegenseitigen Handelsinteresses additionelle Stipulationen einzugehen, so sollen alle Artikel, über welche man sich dergestalt vereinigen wird, als Theile dieses Vertrages angesehen werden.

Artikel VIII.

Wiewohl der gegenwärtige Vertrag als für die drei freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich geltend angesehen werden soll, so ist man dennoch übereingekommen, daß deshalb nicht eine solidarische Verpflichtung unter ihren resp. Regierungen stattfinden, und das etwanige Aufhören der Bestimmungen dieses Vertrages, für eine derselben, keine Wirkung auf die vertragsmäßigen Verhältnisse der anderen haben soll, für welche vielmehr in einem solchen Falle der Vertrag in voller Kraft bleiben wird.

Artikel IX.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechselung der Ratificationen ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf den Zeitraum bis zum 1. Januar 1840 festgesetzt, und soll, wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder der andern Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt sein wird, stets als noch ferner auf ein Jahr, und sofort bis zum Ablaufe eines Jahres nach geschehener Aufkündigung verlängert, betrachtet werden.

Artikel X.

Der gegenwärtige Vertrag soll von den contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratifications-Urkunden sollen spätestens innerhalb fünf Wochen, oder wo möglich noch früher, Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen zu Berlin, den 4. October 1828.

(L. S.) Ernst Michaelis.

(L. S.) Ludwig August von Rebeur.

Vorstehender Vertrag ist ratificirt worden und die Ratifications-Urkunden sind am 18. November 1828 zu Berlin ausgewechselt worden.

VI. Oldenburg.

Ebenso wie in dem Vertrage mit den Hansestädten ist der Grundsatz vollständiger Reciprocität und möglichst ausgedehnter Freiheit der Schifffahrt auch in dem am 26. Juli 1830 zwischen Preußen und Oldenburg abgeschlossenen Schifffahrtsvertrage festgestalten worden, dessen wesentliche Festsetzungen sich ebenfalls auf gegenseitige Gleichstellung in den Abgaben vom Schiffskörper, in den Abgaben von der Ladung, auf Ausschließung jedes Unterschiedes in Bezug auf den Ursprung der Ladung, sowie zwischen directer und indirecter Fahrt und auf ebenmäßige Anwendung dieser Grundsätze auf die Flußschifffahrt erstrecken.

Schifffahrtsvertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Seiner königlichen Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg.

Vom 26. Juli 1830.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg haben in der Absicht, durch die Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates zur Erweiterung und Belebung der Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Landen und zur Erleichterung Ihrer hiebei betheiligten Unterthanen beizutragen, Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der Konig von Preußen:

Allerhöchst-Ihren Geheimen Legations-Rath Ernst Michaelis;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:

Höchst-Ihren Oberschenk, Staats- und Geheimen Cabinets-Rath Wilhelm Ernst Freiherrn von Beaulieu-Marconnay, Großkreuz des Kaiserlich Russischen St. Annen-Ordens und Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens dritter Classe,

von welchen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der Ratification, nachstehender Vertrag abgeschlossen worden ist.

Artikel I.

Die preußischen, mit Ballast oder beladen in den großherzoglich oldenburgischen Häfen ankommenden oder aus selbigen auslaufenden, imgleichen die oldenburgischen, mit Ballast oder beladen in den königlich preußischen Häfen ankommenden oder aus selbigen auslaufenden Schiffe, sollen daselbst bei ihrem Eingange wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich der jetzt bestehenden oder künftig anzuordnenden Hafen-, Tonnen-, Feuer-, Lootsen- und Bergegelder, wie auch hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatscasse, den Städten oder Privatanstalten zufließenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fuße, wie die Nationalschiffe, behandelt werden.

Artikel II.

Allen Waaren, Gütern und Handelsgegenständen, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs und Eigenthums, welche jetzt oder in Zukunft auf Nationalschiffen in die königlich preußischen oder in die großherzoglich oldenburgischen Häfen ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, soll in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des anderen Staates der Ein- oder Ausgang gestattet sein, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als bei der Ein- oder Ausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen zu entrichten sind. Auch sollen bei der Ein- oder Ausfuhr solcher Waaren, Güter und Handelsgegenstände auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche etwa für die Ein- oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bestehen, oder künftig zugestanden werden möchten.

Artikel III.

Die vorstehenden Bestimmungen sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe direct aus ihren Nationalhäfen ankommen, oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen oder dahin bestimmt sind.

Artikel IV.

Was in den obigen Artikeln I. bis III. zunächst in Betreff der in die beiderseitigen Seehäfen eingehenden oder aus selbigen auslaufenden Seeschiffe des anderen Staates und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Fluß-Schifffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden.

Artikel V.

Die preußischen sowohl als die oldenburger Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern genießen, als sie mit den nach den Vorschriften desjenigen Staates, dessen Flagge sie führen, zum Beweise ihrer Nationalität ausgefertigten Schiffspässen und Musterrollen versehen sind. Bei den Flußschiffen genügt in dieser Beziehung das in der Weser-Schifffahrts-Acte vom 10. September 1823 vereinbarte Manifest.

Artikel VI.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechselung der Ratificationen ab in Kraft treten wird, ist vorläufig bis zum letzten December 1840 festgesetzt, und wenn derselbe nicht zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder der anderen Seite aufgekündigt werden sollte, so wird er als auf ferner ein Jahr und sofort bis zum Ablaufe eines Jahres nach erfolgter Aufkündigung verlängert angesehen werden.

Artikel VII.

Der gegenwärtige Vertrag soll unverzüglich zur landesherrlichen Ratification vorgelegt und sollen die Ratifications-Urkunden spätestens binnen vier Wochen ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet. So geschehen Berlin, den 26. Juli 1830.

(L. S.) Ernst Michaelis.

(L. S.) Wilhelm Ernst Freih. v. Beaulieu-Marconnay.

Der vorstehende Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige von Preußen am 8. und von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg am 16. August d. J. ratificirt worden.

VII. Oesterreich.

Oesterreichs Schifffahrtspolitik gewährt gleich der Preußens und der übrigen deutschen Staaten den Schiffen aller Reciprocität ausübenden fremden Länder nicht nur in Bezug auf Schifffahrtsabgaben jeder Art, sondern auch in Bezug auf die von der Ladung zu entrichtenden Abgaben vollständig gleiche Behandlung mit den Nationalschiffen. Unter diesen Umständen bedurfte es zwischen Preußen und Oesterreich nur des Austausches einer gegenseitigen Erklärung über die Absicht, die beiderseitigen Schiffe in den resp. Häfen in vorgedachten Beziehungen als Nationalschiffe behandeln zu wollen. Eine solche übereinstimmende Erklärung ist von beiden Theilen unterm 1. Mai 1831 abgegeben und beziehungsweise durch das königlich preußische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten und den kaiserlich österreichischen Gesandten in Berlin vollzogen worden. Die Erklärung der preußischen Regierung folgt nachstehend.

Ministerial-Erklärung vom 1. Mai 1831, über die mit der kaiserlich österreichischen Regierung verabredete Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den preußischen und österreichischen Häfen.

Nachdem Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Allerhöchst Ihren Häfen zur Beförderung des Handelsverkehrs Allerhöchst Ihrer hiebei betheiligten Unterthanen beizutragen; so erklärt das unterzeichnete Ministerium hierdurch, in Folge Allerhöchsten Auftrags und in Erwiederung der von dem kaiserlich österreichischen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Herrn Grafen von Trauttmannsdorff, Namens Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, rücksichtlich der preußischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

daß in den preußischen Häfen die österreichischen Schiffe, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller

Hafen=, Tonnen=, Leuchtthurm=, Lootsen= und Bergegelder und überhaupt hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatscasse, den Städten oder Privatanstalten zufließenden Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fuße mit den preußischen Schiffen behandelt, auch die auf österreichischen Schiffen ein= oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf preußischen Schiffen ein= oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll vom 1. April des laufenden Jahres ab beginnen, und sich bis zum 1. April 1841 erstrecken, alsdann aber, wenn nicht ein Jahr vor letzterem Zeitpuncte von einer oder der anderen Seite eine Aufkündigung erfolgt sein sollte, noch ferner bis nach Ablauf eines Jahres, nach geschehener Aufkündigung, bestehen bleiben.

Berlin, den 1. Mai 1831.

(L. S.)

Königl. preußisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Schönberg.

Vorstehende Ministerial=Erklärung wird, nachdem solche gegen eine übereinstimmende, von dem hiesigen kaiserlich österreichischen Gesandten unter demselben Datum vollzogene, Erklärung ausgewechselt worden ist, hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 3. Mai 1831.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Schönberg.

Außer dieser auf die Seeschifffahrt bezüglichen Uebereinkunft existirte zwischen Preußen und Oesterreich noch ein Handels= und Schifffahrtsvertrag vom 22. März 1817 aus Veranlassung der Verhandlungen, welche in Folge der Wiener Tractate vom 21. April — 3. Mai 1815 zwischen Preußen, Oesterreich und Rußland gepflogen

worden sind. Derselbe hat nur die Schifffahrts- und Handelsverhältnisse der Bewohner der preußisch- und österreichisch-polnischen Provinzen, insoweit diese im Jahre 1772 Bestandtheile des damaligen Königreichs Polen ausgemacht haben, zum Gegenstande, und bezieht sich daher nur auf provincielle Interessen. Der Vertrag ist sowohl aus diesem Grunde als deshalb nicht mit in die Sammlung aufgenommen worden, weil er, obwohl formell nicht aufgehoben, doch mit Rücksicht darauf, daß die kaiserlich russischer Seits in gleicher Beziehung vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen nicht mehr in Wirksamkeit sind, als ruhend betrachtet wird.

VIII. Der Kirchenstaat.

Den Schiffen des Kirchenstaates ist im Wege der Reciprocität nicht nur Befreiung von sämmtlichen Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Bergegeldern, sowie sonstigen vom Schiffskörper zu entrichtenden Abgaben in preußischen Häfen zugestanden, sondern dieselben werden auch in Bezug auf die von der Ladung zu entrichtenden Abgaben in Folge der nachstehenden ministeriellen Bekanntmachung vom 22. September 1834 den preußischen Schiffen durchaus gleich behandelt.

Ministerielle Bekanntmachung, wegen der den Schiffen des Kirchenstaats in diesseitigen Häfen zugestandenen Abgaben-Gleichstellung mit den inländischen Schiffen. Vom 22. September 1834.

In Folge der von der päbstlichen Regierung nach vorangegangener diesfällsigen Verhandlung verfügten gänzlichen Gleichstellung der preußischen Schiffe mit den päbstlichen hinsichtlich aller Schifffahrtsabgaben, ist nunmehr auch den Schiffen des Kirchenstaats die Gleichstellung mit den preußischen in den diesseitigen Häfen dergestalt zugestanden worden, daß in den preußischen Häfen die Schiffe des Kirchenstaats bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen und Bergegelder, und überhaupt hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privatanstalten zufließenden Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf ganz

gleichem Fuße mit den preußischen Schiffen behandelt, auch die auf päbstlichen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf preußischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen sein soll.

Berlin, den 22. September 1834.

Der Finanzminister
Maassen.

IX. Mexiko.

Mexiko räumte fremden Flaggen früher nur die Rechte der begünstigtsten Nation und nicht Gleichstellung mit der nationalen Flagge ein, weil es die Absicht hatte, die eigene Handelsmarine durch Zuwendung besonderer Vortheile zu heben, und deshalb einen Zollunterschied von 25 Procent für alle Einfuhren unter mexikanischer Flagge und ein ermäßigtes Tonnengeld von zwölf Realen per Tonne gegen sechszehn Realen von fremden Schiffen bis vor etwa einem Decennium in Kraft erhielt. Da durch diese Maßregeln inzwischen der beabsichtigte Erfolg nicht erzielt, vielmehr nur der Zwischenhandel benachbarter fremder Plätze gefördert wurde, so wurden dieselben später aufgegeben, und es stehen jetzt faktisch alle fremden Flaggen, auch die nicht durch Verträge begünstigten, der nationalen im überseeischen Verkehr vollkommen gleich. Für beide gelten dieselben Prohibitionen, Ein- und Ausgangszölle und ein allgemeines Tonnengeld von 12 Realen die Tonne beim Einlaufen in einen der dem fremden Einfuhrhandel zugänglichen eilf mexikanischen Häfen (Sisal, Campeche, Talasko, Veracruz, Tampico und Matamoros im Osten, Acapulco, San Blas und Mazatlan, Guaimas und Monterey an der Westküste, mit Einschluß Californiens). Jedes vom Auslande kommende Schiff, mexikanisch oder fremd, muß im ersten Ankunftshafen vollständig löschen, indem eine Bestimmung der Einfuhrladung für mehrere Häfen nach einander verboten ist; zum Zweck der Ausfuhr mag es jedoch nach einem andern Hafen versegeln, ohne nochmals Tonnengeld zahlen zu müssen. Der weitere Vertrieb aller auf solche Weise angebrachten fremden Waaren von Landeshafen zu Landeshafen, und ebenso die eigentliche Küstenfahrt mit den Erzeugnissen des Inlandes bleibt dagegen der mexikanischen Flagge, die auch dabei vom Tonnengelde befreit ist, ausschließlich vorbehalten.

Der zwischen Preußen und Mexiko am 18. Februar 1831 abgeschlossene, am 6. December 1835 ratificirte Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag spricht in Bezug auf die vom Schiffskörper zu entrichtenden Abgaben die Gleichstellung der beiderseitigen

Schiffe aus, in Bezug auf die Abgaben von der Ladung dagegen nur die Behandlung auf dem Fuß der begünstigtsten Nation. Nach demjenigen, was vorher über die von der mexikanischen Regierung allgemein angenommene Schifffahrtspolitik bemerkt ist, hat dieser Unterschied aber keine praktische Bedeutung. —

Die merkantilen Zustände Mexiko's gewähren kein erfreuliches Bild. Durch den Revolutionskrieg in Yucatan und die Invasionszüge gegen Texas in fortwährende Geldnoth versetzt, ist die Regierung in der Wahl der Mittel, ihre erschöpften Cassen zu füllen, bisher mit der größten Willkühr und Rücksichtslosigkeit zu Werke gegangen. Nachdem erst kurz zuvor eine mit großen Verlusten für die Inhaber bereits verzollter Waaren verbundene plötzliche Herabsetzung des Zolltarifs stattgefunden, von der man sich Vermehrung der Consumtion und Verminderung des Schleichhandels versprochen hatte, traten in Folge der Decrete vom 11. December 1842 und 18. April 1843 wiederum Zollerhöhungen zum Betrage von 20 Procent ein, von welchen die aus dem ersten Decrete hauptsächlich nur englische und nordamerikanische Baumwollenwaaren, die aus dem letztern aber besonders deutsche, französische und spanische Manufakturen trafen, unter welchen die Baumwollenwaaren enorm hohen Schutzzöllen von 150 bis 250 Procent unterliegen. Außerdem wurde der Ausfuhrzoll auf Silbergeld von $3\frac{1}{2}$ auf 6 Procent, der Circulationszoll von 2 auf 4 Procent erhöht, und diesen Zöllen noch ein Extractionszoll für jeden zu passirenden Staat hinzugefügt; ein Decret vom 29. August 1843 bestimmt sogar, daß alle Gelder, welche vom Innern nach der Küste gesandt werden, im Voraus den Exportzoll zu zahlen haben, gleichviel, ob sie zum Export bestimmt sind, oder nicht. Da sich nun an der Küste weder Minen noch Münzen befinden, so haben alle fremden Kaufleute in den Seehäfen von allen Baarzahlungen im Zollhause, ja sogar vom Exportzolle selbst, einen Exportzoll von 6 Procent zu zahlen. Durch ein Gesetz vom 17. August 1843 ist nicht nur die Einfuhr von Fuhrwerken aller Art, von Lederzeug, Hüten, Meubles, Fortepianos, Spielzeug, nebst einer Menge Eisen-, Stahl-, Messing- und anderen Metallwaaren gänzlich verboten, sondern auch nur ein Jahr Frist gegeben worden, um sämmtliche Lager davon binnen dieser Zeit in die Hände der Consumenten zu bringen, oder dieselben wieder zu exportiren, ohne daß von Vergütung des Zolles die Rede wäre. Alles was davon nach Verlauf eines Jahres im Klein- oder

Großhandel vorgefunden wird, sollte der Confiscation unterworfen sein, oder der Inhaber einer Strafe von 10 bis 300 Dollars unterliegen.

Daß unter solchen Maßregeln und den Erpressungen der mexikanischen Gewalthaber der Handel mit dem Auslande niederliegen muß, ist sehr erklärlich. Besonders übel steht es um den deutschen Handel nach Mexiko, welches früher Hauptmarkt für schlesische und sächsische Leinwand war, deren Absatz dorthin sich aber um circa 60 Procent verringert hat und ganz einzugehen drohet, da ihm neben der englischen auch die künstlich hervorgerufene inländische Concurrenz in Baumwollenwaaren den wesentlichsten Abbruch thut.

Ob die in neuester Zeit eingetretene Veränderung in der Regierungsgewalt einen günstigen Einfluß auf die merkantilen Verhältnisse des Landes ausüben werde, muß die Zeit lehren.

Traité d'amitié, de navigation et de commerce conclu entre Sa Majesté le Roi de Prusse et les Etats-unis du Mexique le 18. Février 1831.

Au nom de la Très-Sainte Trinité!

Des relations de commerce étant établies depuis quelque tems entre le Royaume de Prusse et les Etats-unis du Mexique, il a paru utile au maintien et à l'avancement des intérêts réciproques de consolider et de protéger ces relations au moyen d'un Traité d'amitié, de navigation et de commerce.

Dans ce but ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse, le Sieur Henry Baron de Bülow, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, Chevalier de l'ordre de l'aigle rouge de la troisième Classe etc. etc.

et

le Président des Etats-unis du Mexique, le Sieur Manuel Edouard de Gorostiza, leur Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique,

lesquels, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins-pouvoirs, ont arrêté les articles suivans:

Article I.

Il y aura entre Sa Majesté le Roi de Prusse et Ses sujets d'une part, et les Etats-unis du Mexique et leurs citoyens de l'autre, une amitié perpétuelle.

Article II.

Une liberté réciproque de commerce aura lieu entre la Prusse et les Etats-unis du Mexique. Les habitans respectifs

Uebersetzung des nebenstehenden Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrages zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko. Vom 18. Februar 1831.

Im Namen der hochheiligen Dreieinigkeit!

Nachdem zwischen dem Königreiche Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko bereits seit einiger Zeit Handelsverbindungen begründet worden sind, hat es zur Erhaltung und Förderung der gegenseitigen Interessen zweckmäßig geschienen, diese Verbindungen durch einen Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag zu befestigen und zu beschützen.

Zu dem Ende haben bevollmächtigt:

Se. Majestät der König von Preußen: den Herrn Heinrich Freiherrn von Bülow, Allerhöchst-Ihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige von Großbritannien, des rothen Adlerordens dritter Klasse Ritter ꝛc. ꝛc.,

und

der Präsident der vereinigten Staaten von Mexiko:

den Herrn Manuel Eduard von Gorostiza, deren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige von Großbritannien,

welche Bevollmächtigte nach gegenseitiger Mittheilung ihrer Vollmachten die folgenden Artikel verabredet haben:

Artikel I.

Es soll beständige Freundschaft zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Allerhöchst-Ihren Unterthanen einerseits, und den vereinigten Staaten von Mexiko und deren Bürgern andererseits bestehen.

Artikel II.

Zwischen Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko soll eine gegenseitige Handelsfreiheit stattfinden. Die Einwohner

des deux pays jouiront d'une pleine liberté et sûreté pour se rendre avec leurs navires et leurs cargaisons dans tous les lieux, ports et rivières, où d'autres étrangers ont en ce moment ou obtiendront par la suite la permission d'entrer.

Pareillement, les vaisseaux de guerre des deux nations auront, de part et d'autre, la liberté d'aborder sans empêchement et sûrement, dans tous les ports, rivières et lieux où les vaisseaux de guerre de quelque autre nation ont ou obtiendront à l'avenir la liberté d'entrer, en se soumettant toutefois respectivement aux lois et ordonnances des deux Etats.

Dans le droit d'entrer dans tous les lieux, ports et rivières, mentionné au présent article, est compris celui de pouvoir faire le commerce d'échelle, mais non le privilège de faire celui de cabotage qui est réservé aux navires nationaux.

Article III.

Les navires de chacune des Parties contractantes ne pourront être assujettis, sur le territoire de l'autre, du chef de droits de last ou tonnage, de fanal, de port, de pilotage, de quarantaine, de sauvetage en cas d'avarie ou de naufrage, ou d'autres charges semblables, soit générales, soit locales, à aucun droit autre ou plus élevé, que ceux que les navires nationaux y payent actuellement, ou y payeront par la suite.

Article IV.

Il ne sera payé dans les ports du Mexique pour l'importation de quelque marchandise que ce puisse être, par les bâtimens prussiens, ni dans le Royaume de Prusse, pour l'importation ou l'exportation de marchandises par des bâtimens mexicains, aucuns droits autres ou plus élevés, que ceux que ces mêmes marchandises ont ou auront à payer dans le pays respectifs, lorsqu'elles sont importées ou exportées par des navires de la nation la plus favorisée.

Toute marchandise qui peut être également importée par

der beiden Länder sollen gegenseitig vollkommener Freiheit und Sicherheit genießen, um sich mit ihren Schiffen und Ladungen nach allen denjenigen Orten, Häfen und Flüssen zu begeben, wo einzulaufen anderen Fremden gegenwärtig gestattet ist oder künftig gestattet werden wird.

Desgleichen sollen die Kriegsschiffe der beiden Nationen gegenseitig die Befugniß haben, sicher und ohne Hinderniß in allen denjenigen Häfen, Flüssen und Orten zu landen, wo den Kriegsschiffen anderer Nationen das Einlaufen gegenwärtig gestattet ist oder künftig wird gestattet werden, jedoch mit Unterwerfung unter die daselbst bestehenden Gesetze und Verordnungen.

Unter der Befugniß zum Einlaufen in die in gegenwärtigem Artikel erwähnten Orte, Häfen und Flüsse ist zwar das Recht, die mitgebrachte Ladung theilweise in verschiedenen Häfen für den Handel zu löschen (commerce d'échelle), nicht aber das den Nationalschiffen vorbehaltene Recht, an einem Küstenpunkte Güter einzunehmen und sie nach einem andern Küstenpunkte desselben Gebiets zu verführen (cabotage), einbegriffen.

Artikel III.

Die jedem der contrahirenden Theile zugehörigen Schiffe sollen in dem Gebiete des anderen Theils hinsichtlich der Lasten- oder Tonnengelder, der Leucht-, Hafen-, Lootsen-, Quarantainegelder, ferner des Bergelohns im Falle von Haverie oder Schiffbruch, so wie hinsichtlich anderer ähnlichen, seien es allgemeine oder örtliche Lasten, keinen anderen oder höheren Abgaben unterworfen werden, als denen, welche die nationalen Schiffe dort gegenwärtig entrichten oder künftig entrichten werden.

Artikel IV.

Es sollen in den mexikanischen Häfen für die Einfuhr oder Ausfuhr von Waaren jeder Art auf preußischen Schiffen, und ebenso in dem Königreiche Preußen für die Einfuhr oder Ausfuhr von Waaren auf mexikanischen Schiffen, keine andere oder höhere Abgaben erhoben werden, als diejenigen, welche von denselben Waaren, wenn solche auf Schiffen der begünstigtsten Nation dort ein- oder ausgeführt werden, gegenwärtig zu entrichten sind, oder künftig zu entrichten sein werden.

Jede Waare, welche gesetzlich auf den Schiffen der begünstigt-

des bâtimens de la nation la plus favorisée dans les ports des Parties contractantes, ou qui peut être exportée de ces ports par les dits bâtimens, pourra être également et réciproquement importée ou exportée par des bâtimens prussiens et mexicains quelque soit leur destination ou le lieu d'où ils sortent.

Article V.

Les deux Parties contractantes sont convenus de considérer et de traiter réciproquement comme navires prussiens ou mexicains, tous ceux reconnus comme tels dans les possessions et Etats auxquels ils appartiennent respectivement, d'aprés les lois et règlemens existans ou à promulger par la suite, desquelles lois et règlemens l'une partie donnera à tems communication à l'autre; bien entendu, que les commandans des dits navires pourront toujours prouver leur nationalité par des lettres de mer, rédigées dans la forme usitée et munies de la signature des autorités competentes du pays auquel le navire appartient.

Article VI.

Dans le Royaume de Prusse il ne sera imposé sur les productions naturelles ou industrielles du Mexique ni dans les Etats-unis du Mexique sur les productions du sol ou de l'industrie de la Prusse, aucuns droits autres ou plus élevés d'importation, que ceux que sur ces mêmes articles, d'autres nations payent en ce moment ou payeront par la suite, avec observation du même principe à l'égard de l'exportation.

Pareillement il n'y aura aucune prohibition d'importation ou d'exportation de quelques articles dans le commerce réciproque des deux parties contractantes, qui ne s'étende également à toutes les autres nations.

Article VII.

Tous les commerçans, patrons de navires, et autres sujets de Sa Majesté le Roi de Prusse jouiront dans les Etats-unis du Mexique d'une pleine liberté d'y résider, louer des maisons et magasins, voyager, commercer, transporter des productions, des métaux et des monnaies, de traiter eux mêmes leurs

sten Nation in den Häfen der contrahirenden Theile eingeführt oder von dort ausgeführt werden darf, soll in gleicher Weise gegenseitig auch auf preußischen und mexikanischen Schiffen, welches auch deren weitere Bestimmung oder der Ort ihres Auslaufens sein mag, in jene Häfen ein- oder ausgeführt werden dürfen.

Artikel V.

Die beiden contrahirenden Theile sind übereingekommen, gegenseitig als preußische oder mexikanische Schiffe alle diejenigen anzusehen und zu behandeln, welche als solche in den Ländern und Staaten, denen sie angehören, zufolge der dort bestehenden oder künftig noch ergehenden Gesetze und Bestimmungen — von welchen Gesetzen und Bestimmungen ein jeder Theil dem andern zur gehörigen Zeit Mittheilung machen wird — anerkannt sind; vorausgesetzt, daß die Führer jener Schiffe deren Nationalität durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form abgefaßt und mit der Unterschrift der betreffenden heimathlichen Behörde versehen sind, nachzuweisen im Stande sind.

Artikel VI.

Es sollen in dem Königreiche Preußen auf die mexikanischen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes, und ebenso in den vereinigten Staaten von Mexiko auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes Preußens keine andere oder höhere Eingangs-Abgaben, als die, welche von anderen Nationen für dieselben Gegenstände gegenwärtig zu entrichten sind, oder künftig zu entrichten sein werden, gelegt, auch soll derselbe Grundsatz in Betreff der Ausfuhr beobachtet werden.

Imgleichen soll bei Gegenständen des gegenseitigen Handels der beiden contrahirenden Theile kein Einfuhr- oder Ausfuhrverbot stattfinden, welches nicht gleichmäßig auf alle andere Nationen erstreckt wird.

Artikel VII.

Alle Handeltreibende, Schiffspatrone und andere Unterthanen Sr. Majestät des Königs von Preußen sollen in den vereinigten Staaten von Mexiko vollkommene Freiheit haben, sich dort aufzuhalten, Häuser und Magazine zu miethen, zu reisen, Handel zu treiben, Produkte, Metalle und Münzen zu verführen, und

propres affaires, ou d'en confier le soin à qui bon leur semblera, soit commissionaire, courtier, agent ou interprête, et ils ne seront point tenus d'employer à cet effet d'autres personnes, ou de leur donner un plus grand salaire ou rémuneration, que n'en employent ou ne leur payent les nationaux eux-mêmes.

Pareillement il appartiendra à chaque vendeur ou acheteur une parfaite liberté de régler et de fixer dans tous les cas comme bon leur semblera, le prix des marchandises importées ou à exporter, sans égard à leur nature, en se conformant aux lois et coutumes du pays.

Les citoyens du Mexique jouiront des mêmes prérogatives, et aux mêmes conditions, dans les Etats de Sa Majesté le Roi de Prusse.

Dans la faculté d'introduire et de vendre en gros, n'est pas comprise la faculté d'introduire ou de vendre les articles de contrebande militaire ou de quelque autre marchandise prohibée par les tarifs respectifs.

Quoique par le présent article les citoyens et sujets de chacune des Parties contractantes ne puissent exercer que le commerce en gros ou à porte fermée, le gouvernement mexicain déclare cependant qu'il accorde (en outre et pour tout le tems que sa législation y consentira) la faculté d'ouvrir boutique et d'exercer le commerce de détail à tous les sujets prussiens qui amênent avec eux leur famille, ou qui depuis leur arrivée dans la république acquièrent famille, soit en se mariant soit en y faisant venir celle qu'ils ont dans l'étranger.

Le gouvernement prussien déclare à son tour que les citoyens et sujets mexicains, jouiront, en ce qui regarde le commerce de détail, de toute la latitude que les lois et règlemens locaux accordent aux naturels des nations les plus favorisées.

Article VIII.

En tout ce qui est relatif à la police des ports, au chargement et au déchargement des navires, et à la sûreté des marchandises et effets, les sujets et citoyens des Parties contractantes seront soumis respectivement aux lois et ordonnances locales du pays où ils résident.

ihre eigenen Geschäfte entweder selbst zu betreiben, oder deren Führung nach Gutfinden einem Anderen, er sei Commissionär, Courtier, Agent oder Dollmetscher, anvertrauen, ohne gezwungen zu sein, zu diesem Behufe andere Personen, als diejenigen, deren die Inländer sich bedienen, zu gebrauchen, oder dafür mehr Lohn oder Vergütung zu entrichten, als die Inländer bezahlen.

Desgleichen soll es jedem Verkäufer oder Käufer vollkommen frei stehen, in allen Fällen, unter Beobachtung der Gesetze und Gebräuche des Landes, den Preis der eingeführten oder auszuführenden Waaren aller Art nach Belieben zu bestimmen und festzusetzen.

Derselben Rechte sollen unter gleichen Bedingungen die mexikanischen Bürger in den Staaten Sr. Majestät des Königs von Preußen theilhaftig sein.

In der Befugniß, Waaren im Großen einzuführen und zu verkaufen, ist diejenige, Gegenstände der Kriegs-Contrebande oder andere durch die beiderseitigen Tarife verbotene Waaren einzuführen oder zu verkaufen, nicht mit einbegriffen.

Obgleich durch gegenwärtigen Artikel die Bürger und Unterthanen eines jeden der contrahirenden Theile nur zum Betriebe des Großhandels, oder des Handelsbetriebs ohne offenen Laden befähigt werden, so erklärt dennoch das mexikanische Gouvernement, daß es außerdem und für so lange als seine Gesetzgebung es zuläßt, die Befugniß offenen Laden zu halten und den Kleinhandel zu treiben, allen denjenigen preußischen Unterthanen bewilligt, welche ihre Familie mit sich bringen, oder welche nach ihrer Ankunft in der Republik sich daselbst verheirathen oder ihre in der Fremde gebliebene Familie nachkommen lassen.

Das preußische Gouvernement erklärt seiner Seits, daß die mexikanischen Bürger und Unterthanen in Bezug auf den Kleinhandel in den ganzen Umfang der Rechte treten sollen, welche die Gesetze und Reglements den Eingebornen der begünstigtsten Nation zugestehen.

Artikel VIII.

In Allem, was auf die Hafenpolizei, auf Ladung und Löschung der Schiffe, und auf Sicherung der Waaren und Effekten Bezug hat, sollen die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Theile gegenseitig den Gesetzen und Lokalverordnungen des Landes, wo sie sich aufhalten, unterworfen sein.

Ils seront exempts de tout service militaire forcé de terre et de mer. Aucun emprunt forcé ne leur sera imposé en particulier, et leur propriété ne sera sujettie à aucunes autres charges, réquisitions ou impositions, que celles exigées des indigènes du pays même.

Article IX.

Les sujets et citoyens des Parties contractantes jouiront de part et d'autre pour leurs personnes, leurs maisons et leurs biens, de la protection la plus complète et la plus constante. Ils auront pour la poursuite et la défense de leurs droits un accès libre et facile auprès des tribunaux; ils auront la liberté d'employer les avocats, procureurs ou agens, qu'ils jugeront convenables, et en général dans l'administration de la justice, comme aussi dans tout ce qui concerne la succession aux propriétes personnelles par testament, ou autrement, et par rapport à la faculté de disposer de la propriété personnelle par vente, donation, échange, dernière volonté ou de quelque autre manière, ils jouiront des mêmes prérogatives et libertés, que les indigènes du pays où ils résident, et dans aucun de ces cas ou circonstances, ils ne seront assujettis à de plus fortes impositions et droits, que ne le sont les indigènes.

Et si, par la mort de quelque personne possédant des biens-fonds sur le territoire de l'une des parties contractantes, ces biens-fonds venaient à passer selon les lois du pays à un citoyen ou sujet de l'autre Partie, celui-ci, dans les cas où, en sa qualité d'étranger, il serait inhabile à les posséder, obtiendra un délai convenable pour les vendre et pour en retirer le produit sans obstacle et exempt de tout droit de retenue de la part du gouvernement des Etats respectifs.

Article X.

Les sujets de Sa Majesté le Roi de Prusse qui se trouvent dans les Etats-unis du Mexique, ne seront molestés ni inquiétés en aucune manière à l'égard de leur religion, bien entendu qu'ils respecteront la religion, comme aussi la constitution, les lois et les coutumes du pays. Ils jouiront du privilège, qui leur a déja été accordé, d'inhumer dans les lieux destinés à cet effet, les sujets de Sa Majesté qui viendraient à décéder

Dieselben sollen von jedem unfreiwilligen militairischen Dienste zu Wasser und zu Lande frei sein. Kein gezwungenes Anlehen soll auf sie besonders gelegt, und ihr Eigenthum soll keinen anderen Lasten, Requisitionen oder Auflagen unterworfen werden, als denen, welche von den Landeseingeborenen selbst gefordert werden.

Artikel IX.

Die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Theile sollen gegenseitig für ihre Personen, ihre Häuser und Güter des vollständigsten und unveränderlichsten Schutzes genießen. Sie sollen zur Verfolgung und Vertheidigung ihrer Gerechtsame freien und leichten Zugang vor den Gerichtshöfen haben, sich der Advokaten, Prokuratoren oder Agenten, welche zu erwählen sie angemessen finden, frei bedienen dürfen, und überhaupt in Angelegenheiten der Rechtspflege, sowie in Allem, was die testamentarische oder andere Erbfolge in persönliches Vermögen, ingleichen was die Befugniß, über persönliches Vermögen durch Verkauf, Schenkung, Tausch, letztwillige Bestimmung oder auf irgend eine andere Weise zu verfügen, anbelangt, mit den Eingeborenen des Landes, wo sie sich aufhalten, gleiche Prärogative und Freiheiten haben, und in keinem dieser Fälle oder Verhältnisse stärkeren Auflagen und Abgaben unterworfen werden, als es die Eingebornen sind.

Wenn durch den Tod einer Person, die in dem Gebiete eines der contrahirenden Theile Grundstücke besitzt, diese Grundstücke nach den Landesgesetzen einem Bürger oder Unterthan des andern Theils etwa zufallen, dieser aber wegen seiner Eigenschaft als Fremder sie zu besitzen nicht fähig sein sollte, so soll ihm eine angemessene Frist bewilligt werden, um dieselben zu verkaufen, und den Ertrag davon ohne Hinderniß und frei von allem Abzuge von Seiten der Regierung des betreffenden Staates zu beziehen.

Artikel X.

Die in den vereinigten Staaten von Mexiko befindlichen Unterthanen Seiner Majestät des Königs von Preußen sollen auf keine Weise wegen ihrer Religion belästigt oder beunruhigt werden, vorausgesetzt, daß sie die Religion, sowie auch die Verfassung, die Gesetze und Gebräuche des Landes achten. Dieselben sollen des ihnen bereits bewilligten Vorrechts theilhaftig bleiben, die in den genannten Staaten mit Tode abgehenden Unterthanen Seiner Ma-

dans les dits Etats, et les enterremens ou tombeaux ne seront d'aucune manière et sous aucun prétexte troublés ou endommagés.

Les citoyens mexicains auront dans tous les Etats du Roi le libre exercice de leur religion en public ou en particulier, dans leurs maisons ou dans les édifices destinés au culte.

Article XI.

Pour la plus grande sûreté du commerce entre les sujets et citoyens des deux Parties contractantes, il est convenu de plus que, si tôt ou tard les relations d'amitié qui existent actuellement entr'elles venaient à être rompues, un terme de six mois sera accordé aux commerçans qui se trouveraient alors sur les côtes, et d'une année entière à ceux qui se trouveraient alors dans l'intérieur du pays, pour règler leurs affaires, et pour disposer de leurs propriétés, et qu'en outre un sauf-conduit leur sera accordé pour s'embarquer dans tel port qu'ils choisiront à leur propre gré.

Tous les autres sujets et citoyens, qui auraient un établissement fixe et permanent dans les Etats respectifs, pour l'exercice de quelque profession ou occupation particulière, jouiront de l'avantage de pouvoir rester et continuer cette profession sans qu'on les inquiète d'aucune manière dans la pleine jouissance de leur liberté et de leurs biens, aussi long-tems qu'ils se conduisent paisiblement, et ne commettent aucune offense contre les lois du pays; leurs propriétés ou biens, de quelque nature qu'ils puissent être, ne seront sujets à aucune saisie, séquestre, ni à d'autres charges ou impositions, que celles exigées des indigènes.

De même ni les deniers dûs par les particuliers, ni les fonds publics, ni les actions de sociétés, ne pourront jamais être saisis, séquestrés, ou confisqués.

Article XII.

S'il arrive que l'une des Parties contractantes soit en guerre avec quelque Puissance, Nation ou Etat, les sujets de l'autre pourront continuer leur commerce et navigation avec ces mêmes

jestät an den hierzu bestimmten Orten beerdigen zu dürfen, und die Beerdigungen und Gräber sollen in keinerlei Art und unter keinem Vorwande gestört oder beschädigt werden.

Die mexikanischen Bürger sollen in den gesammten königlichen Staaten ihre Religion sowohl öffentlich als privatim, in ihren Häusern oder in den zum Gottesdienste bestimmten Gebäuden frei ausüben dürfen.

Artikel XI.

Zur größeren Sicherung des Handels zwischen den Unterthanen und Bürgern der beiden contrahirenden Theile ist ferner verabredet worden, daß, wenn jemals die gegenwärtig zwischen den letzteren bestehenden freundschaftlichen Beziehungen abgebrochen werden sollten, den alsdann an den Küsten befindlichen Handeltreibenden eine Frist von sechs Monaten, und denjenigen, welche sich im Innern des Landes aufhalten, eine Frist von einem ganzen Jahre zur Berichtigung ihrer Geschäfte und zur Verfügung über ihr Eigenthum gewährt, ferner auch denselben ein Geleitsbrief zur Einschiffung in den hierzu nach eigenem Gutfinden ausgewählten Hafen ertheilt werden soll.

Alle anderen Unterthanen und Bürger, welche sich in den resp. Staaten Behufs der Ausübung eines Handwerks oder anderen Nahrungszweigs fest und dauernd niedergelassen haben, sollen den Vortheil genießen, daselbst bleiben und ihr Geschäft fortsetzen zu dürfen, ohne irgendwie in dem vollem Genusse ihrer Freiheit und ihres Vermögens beunruhigt zu werden, so lange sie sich friedlich betragen und die Landesgesetze nicht verletzen; ihr Eigenthum oder ihr Vermögen, von welcher Beschaffenheit es auch sein mag, soll weder einer Beschlagnahme, einem Sequester, noch anderen Lasten oder Auflagen unterliegen, als solchen, welche von den Eingeborenen gefordert werden.

Ebenso sollen weder Privat-Schuldforderungen, noch öffentliche Fonds, oder Gesellschaftsactien jemals mit Beschlag belegt, sequestrirt oder confiscirt werden dürfen.

Artikel XII.

Sollte der Fall eintreten, daß einer der contrahirenden Theile mit irgend einer Macht, Nation oder irgend einem Staate im Kriege wäre, so dürfen die Unterthanen des anderen Theils ihren Handel

Etats, excepté avec les villes ou ports, qui seraient bloqués ou assiégés par terre ou par mer.

Vu cependant l'éloignement des pays respectifs des deux Parties contractantes, et l'incertitude qui en résulte sur les divers évènemens qui peuvent avoir lieu; il est convenu qu'un bâtiment marchand appartenant à l'une d'elles, qui se trouverait destiné pour un port, supposé bloqué au moment du départ de ce bâtiment, ne sera cependant pas capturé ou condamné pour avoir essayé une première fois d'entrer dans le dit port, à moins qu'il ne puisse être prouvé, que le dit bâtiment avait pu et dû apprendre en route que l'état de blocus de la place en question durait encore: mais les bâtimens qui, après avoir été renvoyés une fois, essayeraient, pendant le même voyage, d'entrer une seconde fois dans le même port bloqué durant la continuation de ce blocus, se trouveront alors sujets à être détenus et condamnés. Bien entendu que dans aucun cas ne sera permis le commerce des articles réputés contrebande de guerre, tels que canons, mortiers, fusils, pistolets, grenades, saucisses, affuts, baudriers, poudre, salpêtre, casques et autres instrumens quelconques fabriqués à l'usage de la guerre.

Article XIII.

Chacune des Parties contractantes pourra nommer des Consuls, Vice-Consuls et agens commerciaux, afin de résider sur le territoire de l'autre, pour la protection du commerce. Mais avant que quelque Consul exerce ses fonctions comme tel, il devra être approuvé et admis dans la forme usitée, par le gouvernement sur le territoire duquel il devra résider, tandis que chacune des deux Parties se réserve le droit d'excepter de la résidence des Consuls, tels points particuliers ou elle ne juge pas expédient de les admettre. Les agens diplomatiques et Consuls du Mexique, dans les Etats de Sa Majesté le Roi de Prusse, jouiront de toutes les prérogatives, exemptions et immunités, qui sont ou seront accordées ultérieurement aux agens du même rang de la nation la plus favorisée; et réciproquement, les agens diplomatiques et Consuls du Roi, jouiront

und ihre Schifffahrt mit eben diesen Staaten fortsetzen, ausgenommen mit den Städten oder Häfen, welche zur See oder zu Lande blockirt oder belagert wären.

Aus Rücksicht jedoch auf die Entfernung der respectiven Lande der beiden contrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweise stattfindenden Begebenheiten, ist verabredet worden, daß ein dem einen von ihnen zugehörendes Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuches, in den fraglichen Hafen einzulaufen, genommen oder verurtheilt werden soll; es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blockade des in Rede stehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, es während derselben Reise zum zweiten Male versuchen sollten, in denselben blockirten Hafen während der Fortsetzung dieser Blockade einzulaufen, der Anhaltung oder Condemnation unterworfen sein. Es versteht sich, daß in keinem Falle der Handel mit Gegenständen, welche für Kriegscontrebande gelten, erlaubt sein soll; zum Beispiel mit Kanonen, Mörsern, Gewehren, Pistolen, Granaten, Zündwürfen, Laffetten, Wehrgehängen, Pulver, Salpeter, Helmen und anderen zum Gebrauche im Kriege verfertigten Werkzeugen irgend einer Art.

Artikel XIII.

Jeder der contrahirenden Theile soll Consuln, Vice-Consuln und Handelsagenten in dem Gebiete des anderen Theils zum Schutze des Handels ernennen dürfen. Bevor aber irgend ein Consularbeamte seine consularischen Functionen ausüben darf, muß derselbe von demjenigen Gouvernement, in dessen Gebiet er residiren soll, in der hergebrachten Form anerkannt und zugelassen worden sein, wobei von beiden Theilen die Befugniß vorbehalten wird, von der Niederlassung der Consuln einzelne Plätze auszunehmen, woselbst er dergleichen zuzulassen nicht angemessen findet. Die diplomatischen Agenten und Consuln Mexikos in den Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen werden aller derjenigen Prärogative, Freiheiten und Vorrechte theilhaftig sein, welche den in gleichem Range stehenden Agenten der begünstigtsten Nation zustehen oder noch ferner eingeräumt werden möchten; umgekehrt

sur le territoire des Etats-unis du Mexique, de toutes les prérogatives, exemptions et immunités, dont les agens diplomatiques et Consuls mexicains jouiront dans le Royaume de Prusse.

Les Consuls, Vice-Consuls et agens commerciaux respectifs pourront au décès de chacun de leurs nationaux croiser de leurs scellés, soit à la réquisition des parties intéressées, soit d'office, ceux apposés par l'autorité compétente sur les effets, mobilier et papiers du défunt et dèslors ces doubles scellés ne seront levés que de concert. Ils assisteront à l'inventaire qui sera fait de la succession lors de la lévée des scellés, et copie leur sera délivrée par l'autorité compétente tant de cet inventaire que des dispositions de dernière volonté qu'aurait laissées le défunt. Si les Consuls, Vice-Consuls et agens commerciaux sont munis de pleins-pouvoirs en forme légale par les héritiers dûment légitimés, le délaissé leur devra être remis de suite, excepté le cas d'opposition subsistant de quelque créancier national ou étranger.

Les Consuls, Vice-Consuls et agens commerciaux auront le droit, comme tels, de servir de juges et d'arbitres dans les différends qui pourraient s'élever entre les capitains et les équipages des bâtimens de la nation dont ils soignent les intérêts, sans que les autorités locales puissent y intervenir, à moins que la conduite des équipages ou du capitaine ne troublât l'ordre ou tranquillité du pays, ou que les dits Consuls, Vice-Consuls ou agens commerciaux ne requissent leur intervention pour faire exécuter ou maintenir leurs décisions. Bien entendu que cette espèce de jugemeut ou d'arbitrage ne saurait pourtant priver les parties contendantes du droit qu'elles ont, à leur retour, de recourrir aux autorités judiciaires de leur pays.

Les dits Consuls, Vice-Consuls ou agens commerciaux seront autorisés à requérir l'assistance des autorités locales, pour la recherche, l'arrestation, la détention et l'emprisonnement des déserteurs des navires de guerre et marchands de leur pays; et ils s'adresseront, à cet effet, aux tribunaux, juges et officiers

werden die diplomatischen Agenten und Consuln Seiner Majestät des Königs in dem Gebiete der vereinigten Staaten von Mexiko aller derjenigen Prärogative, Freiheiten und Vorrechte genießen, welche den mexikanischen diplomatischen Agenten und Consuln in dem Königreiche Preußen zustehen.

Die beiderseitigen Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten sollen bei dem Absterben eines ihrer Nationalen berechtigt sein, auf Ansuchen der betheiligten Parteien oder auch von Amts wegen, den von der competenten Behörde auf die Effekten, Meubeln und Papiere des Verstorbenen gelegten Siegeln die ihrigen hinzuzufügen, in welchem Falle diese doppelten Siegel nicht anders als im gemeinschaftlichen Einverständnisse gelöset werden können. Dieselben werden der nach Abnahme der Siegel erfolgenden Inventarisation des Nachlasses beiwohnen, und es soll ihnen durch die betreffende Behörde eine Abschrift sowohl des Inventars als der etwa hinterlassenen letztwilligen Disposition des Verstorbenen ertheilt werden. Wenn die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten von Seiten der gehörig legitimirten Erben mit Vollmacht in gesetzlicher Form versehen sind, so soll ihnen der Nachlaß sofort ausgeliefert werden, den Fall der Einsprache eines einheimischen oder fremden Gläubigers ausgenommen.

Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten sollen als solche das Recht haben, bei Streitigkeiten zwischen den Capitainen und der Mannschaft von Schiffen derjenigen Nation, deren Interessen sie wahrnehmen, als Richter und Schiedsmänner zu dienen, ohne daß die Lokalbehörden dabei einschreiten dürfen, sofern nicht das Betragen der Mannschaft oder des Capitains etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten zur Ausführung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen das Einschreiten jener Behörden nachsuchen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Parteien nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, nach ihrer Heimkehr den Recurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu ergreifen.

Die gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten sollen ermächtigt sein, zum Zwecke der Ausmittelung, Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteure von Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden zu dem Ende an die competenten Gerichtsbehörden,

compétens, et réclameront, par écrit, les déserteurs susmentionnés, en prouvant par la communication des régistres des navires ou rôles de l'équipage, ou par d'autres documens officiels, que de tels individus ont fait partie des dits équipages; et cette réclamation ainsi prouvée, l'extradition ne sera point refusée. De tels déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, seront mis à la disposition des dits Consuls, Vice-Consuls ou agens commerciaux, et pourront être enfermés dans les prisons publiques, à la réquisition et aux frais de ceux qui les réclament, pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient, ou à d'autres de la même nation; mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de trois mois à compter du jour de leur arrestation, ils seront mis en liberté, et ne seront plus arrêtés pour la même cause.

Toutefois si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime ou délit, il pourra être sursis à son extradition, jusqu'à ce que le tribunal saisi de l'affaire ait rendu sa sentence, et que celle-ci ait reçu son exécution.

Article XIV.

Si l'une des Parties contractantes accorde par la suite à d'autres nations quelque faveur particulière en fait de commerce ou de navigation, cette faveur deviendra aussitôt commune à l'autre Partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en accordant la même compensation, si la concession est conditionelle.

Article XV.

Le présent Traité sera en vigueur pendant douze années à compter du jour de l'échange des ratifications, et si, douze mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'annonce à l'autre, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, le dit Traité restera obligatoire pendant un an au de là de ce terme, et

Richter und Beamten sich wenden und die erwähnten Deserteure schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zu der betreffenden Schiffsmannschaft gehört haben; nach welcher Beweisführung die Auslieferung nicht verweigert werden soll. Solche Deserteurs sollen nach ihrer Ergreifung zur Disposition der Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten gestellt, können auch auf Ansuchen und Kosten des reclamirenden Theils in den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden, um sodann den Schiffen, denen sie angehörten, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Uebersendung nicht binnen dreier Monate, vom Tage ihrer Verhaftung an gerechnet, erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden dürfen.

Sollte der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben, so kann seine Auslieferung ausgesetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses vollstreckt sein wird.

Artikel XIV.

Sollte einer der contrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine besondere Begünstigung in Bezug auf Handel oder Schifffahrt zugestehen, so soll diese Begünstigung sofort auch dem andern Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben ohne Gegenleistung, wenn das Zugeständniß ohne eine solche erfolgt ist, oder aber unter Gewährung derselben Vergeltung, an welche das Zugeständniß geknüpft ist, genießen soll.

Artikel XV.

Gegenwärtiger Vertrag soll zwölf Jahre hindurch, angerechnet vom Tage der Ratifications-Auswechselung, gültig sein, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes keiner von beiden contrahirenden Theilen dem anderen mittelst einer officiellen Erklärung seine Absicht, die Wirkung des Vertrages aufhören zu lassen, kund thun sollte, so soll letzterer noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus, und so fortdauernd bis zum Ablaufe von zwölf

ainsi de suite, jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une telle déclaration, à quelque époque qu'elle ait lieu.

Article XVI.

Le présent Traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Londres dans le terme de douze mois, ou plutôt si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires nommés ci-dessus l'ont signé, et y ont apposé les cachets de leurs armes, à Londres le dix-huit Février mil-huit-cent trente un.

Henri Baron de Bülow. (L. S.) Manuel Edº. de Gorostiza. (L. S.)

Monaten nach einer solchen Erklärung, zu welcher Zeit auch diese erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Artikel XVI.

Gegenwärtiger Vertrag soll ratificirt, und die Ratificationen desselben sollen innerhalb zwölf Monaten, oder wo möglich noch früher, zu London ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben ihn die obengenannten Bevollmächtigten unterzeichnet und mit ihren Wappen besiegelt zu London den achtzehnten Februar Eintausend Achthundert und Ein und Dreißig.

Heinrich Freiherr v. Bülow. (L. S.)

Manuel Ed°. v. Gorostiza. (L. S.)

Vorstehender Vertrag wird mit der Bemerkung zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß in Gemäßheit einer zwischen beiden Theilen unter dem 16. Mai 1832 bei Verlängerung der Ratifications-Frist desselben getroffenen Uebereinkunft:

1) die Anwendung der Verabredungen des dritten Absatzes des zweiten Artikels, ingleichen des dritten Absatzes des dreizehnten Artikels auf so lange ausgesetzt sein soll, als in den Gesetzen des einen oder des anderen Landes Bestimmungen, welche diesen Verabredungen zuwiderlaufen, bestehen sollten, von denen auch nicht zu Gunsten einer andern Nation eine Ausnahme gemacht worden wäre;
2) hinsichtlich der im ersten Absatze des siebenten Artikels festgesetzten Verkehrs-Befugnisse der beiderseitigen Unterthanen einem jeden der contrahirenden Theile vorbehalten bleibt, diese Befugnisse, so weit sie sich auf die Versendung und

Ausführung von Metallen beziehen, nach Belieben zu beschränken oder auch aufzuheben, in welchem Falle jedoch auch nicht zu Gunsten einer anderen Nation eine Ausnahme hievon gemacht werden darf.

Die Auswechselung der Ratifications-Urkunden hat zu London am 6. December 1834 stattgefunden.

Berlin, den 27. Februar 1835.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Ancillon.

X. Die Niederlande.

Die Grundzüge der niederländischen Schifffahrtsgesetzgebung sind im Wesentlichen folgende:

Bevorzugung der Producte seiner eigenen Fischereien, welche Befreiung vom Eingangszolle genießen, während auf denjenigen des fremden Fischfanges — wenn sie nicht ausgeschlossen sind — hohe Zölle lasten. Bei einigen Frachtartikeln, z. B. Zucker, Salz und Steinkohlen, bestehen erhebliche Unterschiedszölle zu Gunsten der nationalen Flagge, und bei allen nicht schon anderweit befreieten Ladungen niederländischer Schiffe tritt ganz allgemein Erlaß von zehn Procent an den Ein- und Ausfuhrzöllen ein. Die meisten dieser Flaggenunterschiede fallen zwar in Folge der mit fremden Staaten geschlossenen Verträge diesen gegenüber weg, indem dieselben die Gleichstellung mit Nationalschiffen in Bezug auf die vom Schiffskörper und von der Ladung zu entrichtenden Ein- und Ausgangsabgaben, auf Rückzölle und Prämien aussprechen; diese Gleichstellung beschränkt sich aber immer nur auf die directe Fahrt zwischen den Häfen der beiden in Vertragsverhältniß getretenen Länder. In seinen Colonien gestattet Holland keine Gleichstellung mit der nationalen Flagge.

Auch Preußen ist durch den am 3. Juni 1837 mit dem Königreiche der Niederlande geschlossenen Schifffahrtsvertrag in die Reihe der begünstigtsten Nationen getreten. In Bezug auf den eilften Artikel dieses Vertrages, in welchem Vereinbarungen zur Erleichterung der gegenseitigen Handelsbeziehungen vorbehalten sind, ist zu bemerken, daß diese Verabredung durch den am 23. Jan. 1839 geschlossenen, ultim. 1841 wieder aufgehobenen Handelsvertrag, über welchen die pag. 263 bis 280 zu vergleichen sind, ihre Ausführung erhalten hat.

Traité de Navigation

entre Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas.

Du 3. Juin 1837.

Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, pareillement animés du désir de faciliter et de favoriser les relations commerciales entre Leurs sujets, ont nommés pour Plénipotentiaires, afin de conclure une convention à cet effet, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse:

le Sieur Erneste Michaëlis, Son Conseiller intime de légation, Chevalier de l'ordre de l'aigle rouge de Prusse de la troisième classe avec le noeud, officier de l'ordre de la légion d'honneur de France, Commandeur de l'ordre de la couronne de Bavière, Chevalier de l'ordre du mérite de Saxe, Commandeur de l'ordre de la couronne de Wurttemberg, de l'ordre du lion de Zaehringue de Bade, Commandeur de seconde classe de l'ordre du lion d'or de la Hesse-Electorale et de l'ordre de Louis de la Hesse Grand'-Ducale et Commandeur de l'ordre du Faucon blanc de la Saxe Grand'-Ducale:

le Sieur Charles Loudolphe Windhorn, Son conseiller intime supérieur des finances, Chevalier de l'ordre de l'aigle rouge de la troisième classe avec le noeud, de l'ordre de la couronne de Bavière et de l'ordre du mérite de Saxe,

et

le Sieur Frédéric Guillaume Westphal, Son conseiller intime supérieur de régence, Chevalier de l'ordre de l'aigle rouge de la troisième classe avec le noeud, officier de la légion d'honneur de France,

et

Schifffahrts-Vertrag

zwischen Seiner Majestät dem König von Preußen und Seiner Majestät dem König der Niederlande.

Vom 3. Juni 1837.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König der Niederlande, von gleichem Wunsche beseelt, die Handelsverbindungen zwischen Ihren Unterthanen zu erleichtern und zu begünstigen, haben zum Zwecke der Abschließung eines Vertrages über diesen Gegenstand zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchst Ihren Geheimen Legations-Rath Ernst Michaelis, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens dritter Classe mit der Schleife, Offizier der Französischen Ehrenlegion, Kommandeur des Civil-Verdienst-Ordens der Königlich Baierischen Krone, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens, Commenthur des Ordens der Königlich Württembergischen Krone, Kommandeur des Großherzoglich Badischen Ordens vom Zähringer Löwen, Kommandeur zweiter Classe des Kurfürstlich Hessischen Haus-Ordens vom goldenen Löwen und des Großherzoglich Hessischen Ludwigs-Ordens und Kommandeur des Großherzoglich Sächsischen Haus-Ordens vom weißen Falken;

Allerhöchst Ihren Geheimen Ober-Finanzrath Karl Ludolph Windhorn, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens dritter Classe mit der Schleife, des Civil-Verdienst-Ordens der Königlich Baierischen Krone und des Königlich Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens,

und

Allerhöchst Ihren Geheimen Ober-Regierungsrath Friedrich Wilhelm Westphal, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens dritter Classe mit der Schleife, Offizier der Französischen Ehrenlegion;

und

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas:
le Sieur Frédéric Henri Guillaume de Scherff, Son Conseiller de légation et Chargé d'affaires près le ville libre de Francfort, Chevalier de l'ordre du lion Néederlandais, de l'ordre du lion d'or de la Hesse-Electorale et de l'ordre du Faucon blanc de la Saxe Grand'-Ducale.

et

le Sieur Jean Jacques Rochussen, Directeur de l'entrepôt générale et Secrétaire de la chambre da commerce à Amsterdam, Chevalier de l'ordre du lion Néederlandais;
lesquels sont convenus des articles suivans.

Article I.

Les bâtimens Prussiens qui entreront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume des Pays-Bas ou qui en sortiront, et réciproquement les bâtimens Néerlandais, qui entreront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume de la Prusse ou qui en sortiront, ne seront pas assujettis à des droits de tonnage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt, ou à d'autres droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, des communes ou d'établissemens quelconques, autres ou plus considérables que ceux, qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtimens nationaux à leur entrée et pendant leur séjour dans ces ports ou à leur sortie.

Article II.

Tous les produits et autres objets de commerce, dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par navires appartenant à l'autre Etat.

Article III.

L'intention des Hautes Parties contractantes étant de n'admettre aucune distinction entre les navires de Leurs Etats re-

Seine Majestät der König der Niederlande:
Allerhöchst Ihren Legationsrath und Geschäftsträger bei der freien Stadt Frankfurt, Friedrich Heinrich Wilhelm von Scherff, Ritter des Königlich Niederländischen Löwen-Ordens, des Kurfürstlich Hessischen Haus-Ordens vom goldenen Löwen, und des Großherzoglich Sächsischen Haus-Ordens vom weißen Falken,

und

den Director des allgemeinen Entrepots und Secretär der Handels-Kammer zu Amsterdam, Johann Jakob Rochussen, Ritter des Königlich Niederländischen Löwen-Ordens;

welche sich über die folgenden Artikel geeinigt haben.

Artikel I.

Die preußischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs der Niederlande einlaufen oder aus diesen auslaufen, und umgekehrt die niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufen oder aus diesen auslaufen, sollen keinen anderen oder höheren Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Feuer-, Schleusen-, Canal-, Quarantaine-, Bergegeldern, Niederlagegebühren, ingleichen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der öffentlich Angestellten, der Communen oder irgend einer Anstalt erhoben werden, als denjenigen, welche den Nationalschiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalte daselbst oder bei ihrem Ausgange jetzt auferlegt sind, oder künftig etwa auferlegt werden möchten.

Artikel II.

Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten der hohen contrahirenden Theile gesetzlich stattfinden darf, sollen daselbst auch auf den dem anderen Staate zugehörigen Schiffen ein- oder von dort ausgeführt werden dürfen.

Artikel III.

Da es die Absicht der hohen contrahirenden Theile ist, zwischen den Ihren beiderseitigen Staaten angehörigen Schiffen in Rücksicht

spectifs, en raison de leur nationalité, en ce qui concerne l'achat de produits ou d'autres objets de commerce importés dans ces navires, il ne sera donné à cet égard ni directement ni indirectement, ni par l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes, ni par aucune compagnie, corporation ou agent; agissant en Leurs noms ou sous Leur autorité, aucune priorité ou préférence aux importations par navires indigènes.

Article IV.

Tous produits et autres objets de commerce sans distinction d'origine, importés directement des ports du Royaume de la Prusse dans ceux du Royaume des Pays-Bas en Europe par bâtimens Prussiens, ainsi que ceux qui seront importés directement des ports du Royaume des Pays-Bas en Europe dans ceux de la Prusse par bâtimens Néerlandais, de même tous produits et autres objets de commerce sans distinction d'origine, exportés directement des ports de la Prusse pour ceux des Pays-Bas en Europe sur bâtimens Néerlandais, ainsi que ceux qui seront exportés directement des ports des Pays-Bas en Europe vers ceux de la Prusse sur bâtimens Prussiens, ne payeront dans les ports respectifs des droits autres ou plus élevés, que si l'importation ou l'exportation des mêmes objets avait lieu par bâtimens nationaux.

Les primes, remboursemens de droits ou autres avantages de ce genre, accordés dans les Etats de l'une des Hautes Parties contractantes à l'importation ou à l'exportation par bâtimens nationaux, seront accordés de même lorsque l'importation ou l'exportation directe entre les ports des deux pays se fera par bâtimens de l'autre Etat.

Article V.

Si l'une des Hautes Parties contractantes accorde par la suite à un autre Etat quelque faveur particulière en fait de navigation, cette faveur deviendra commune à l'autre partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en accordant la même compensation, si la concession est conditionelle.

auf deren Nationalität keinen Unterschied in Betreff des Ankaufes der auf denselben eingeführten Erzeugnisse oder anderen Handelsgegenstände zuzulassen, so soll in dieser Beziehung weder unmittelbar noch mittelbar, weder von den hohen contrahirenden Theilen, noch durch in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaften, Corporationen oder Agenten, den Einfuhren auf einheimischen Schiffen eine Priorität oder irgend ein Vorzug eingeräumt werden.

Artikel IV.

Alle Producte und andere Handelsgegenstände ohne Unterschied des Ursprungs, welche direct aus den Häfen des Königreichs Preußen auf preußischen Schiffen in Häfen des Königreichs der Niederlande in Europa, oder aus letzteren auf niederländischen Schiffen in preußische Häfen eingeführt werden, ingleichen alle Producte und andere Handelsgegenstände ohne Unterschied des Ursprungs, welche direct aus preußischen Häfen auf niederländischen Schiffen nach niederländischen Häfen in Europa oder aus letzteren auf preußischen Schiffen nach prußischen Häfen ausgeführt werden, sollen in den betreffenden Häfen keine andere oder höhere Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen erfolgt wäre.

Die Prämien, Rückzölle oder andere Vortheile dieser Art, welche in den Staaten eines der hohen contrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt sind, sollen gleichmäßig auch bei der direct zwischen den beiderseitigen Häfen auf Schiffen des anderen Staates erfolgenden Ein- oder Ausfuhr gewährt werden.

Artikel V.

Wenn einer der hohen contrahirenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine besondere Begünstigung in Betreff der Schifffahrt zugestehen sollte, so soll diese Begünstigung auch dem anderen Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben, wenn sie ohne Gegenleistung zugestanden ist, ebenfalls ohne eine solche, wenn sie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft ist, gegen Bewilligung derselben Vergeltung genießen wird.

Article VI.

Toutes les stipulations qui précèdent s'appliquent à la navigation tant maritime que fluviale.

Seront considérés bâtimens Prussiens ou Néerlandais ceux qui seront reconnus comme tels dans les Etats auxquels ils appartiennent conformément aux lois et réglemens en vigueur; bien entendu que les commandans des navires de mer devront toujours en prouver la nationalité par des lettres de mer expédiées dans les formes prescrites et munies de la signature des autorités competentes du pays auquel le navire appartient, et les patrons des bâtimens rhénans par l'exhibition de la patente qui leur aura été délivrée en vertu de l'article 42 de la convention de Mayence du 31. Mars 1831.

Article VII.

Dans le but de favoriser le développement du commerce et de la navigation du Rhin les Hautes Parties contractantes sont couvenues, par rapport aux droits de navigation sur ce fleuve, des dispositions suivantes:

A. Sa Majesté le Roi de Prusse consent à faire participer les bâtimens Néerlandais à tous les avantages accordés sur la partie Prussienne du Rhin aux bâtimens Prussiens et à ceux qui leur sont assimilés.

En conséquence

I. Les bâtimens Néerlandais jouiront pour leurs chargemens d'une entière franchise des droits determinés au tarif C. annexé à la Convention de Mayence du 31. Mars 1831:

a) pour l'exportation de Prusse, soit à la remonte soit à la descente, des tous les objets indigènes ou bien de ceux qui, ayant acquitté les droits d'entrée, se trouvent en libre circulation;

b) pour le transport d'objets quelconques d'un port Prussien du Rhin à l'autre;

c) pour l'importation d'objets de provenance étrangère sur la partie Prussienne du Rhin, destinés pour la consommation, soit qu'ils viennent directement de l'étranger, soit qu'ils arrivent sous contrôle administratif d'un des Etats appartenant à l'association allemande de douanes;

Artikel VI.

Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel finden sowohl auf die Seeschifffahrt wie auf die Flußschifffahrt Anwendung.

Es sollen gegenseitig als preußische und niederländische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche in den Staaten, denen sie angehören, als solche in Folge der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt sind, wobei jedoch sich versteht, daß der Beweis ihrer Nationalität stets von den Führern der Seeschiffe durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form ausgestellt und mit der Unterschrift der betreffenden heimathlichen Behörde versehen sind, und von den Patronen der Rheinschiffe durch das in Gemäßheit des Art. 42 der Mainzer Convention vom 31. März 1831 ausgefertigte Patent geführt werden muß.

Artikel VII.

Zu dem Zwecke, um die Entwickelung des Rheinhandels und der Rheinschifffahrt zu befördern, haben die hohen contrahirenden Theile in Betreff der Schifffahrtsabgaben auf diesem Strome zu folgenden Bestimmungen Sich vereinigt:

A. Seine Majestät der König von Preußen bewilligen, die niederländischen Schiffe an allen Vortheilen Theil nehmen zu lassen, welche auf dem preußischen Theile des Rheinstroms den preußischen und den diesen gleich gestellten Schiffen bewilligt sind.

Demgemäß sollen

I. Die niederländischen Schiffe für ihre Ladungen gänzliche Freiheit von dem in dem Tarif, welcher der Mainzer Convention vom 31. März 1831 unter Lit. C. angehängt ist, festgesetzten Rheinzolle genießen:

a) bei der Ausfuhr aus Preußen, stromauf- oder stromabwärts, aller inländischen oder ausländischen Gegenstände, die sich im freien Verkehr befinden;

b) bei dem Transporte aller Gegenstände aus einem nach einem andern preußischen Rheinhafen;

c) bei der Einfuhr ausländischer Gegenstände auf der preußischen Rheinstrecke zum Verbrauche; sie mögen nun direct aus dem Auslande, oder aus den zum deutschen Zollvereine gehörigen Staaten unter Steuercontrolle kommen;

d) pour le transport d'objets non réputés d'outremer, pouvant circuler librement et embarqués, soit dans un endroit Prussien au dessus de Coblence, soit dans un des ports du Rhin ou de ses confluens, situés dans les Royaumes de Bavière et de Wurttemberg, dans les Grand'-Duchés de Bade et de Hesse, ou dans le territoire de la ville libre de Francfort, et destinés à l'importation dans un port Prussien du Rhin ou à transiter sur ce fleuve vers les Pays-Bas;

e) pour le transport des marchandises transitant par le territoire de l'union de douanes et n'empruntant qu'une partie du Rhin Prussien, quand ces marchandises, importées par terre sur la rive droite du Rhin, s'exportent par ce fleuve ou qu'importées par le Rhin, elles sortent par voie de terre sur la rive droite du fleuve.

II. Les bateliers Néerlandais jouiront de la franchise du droit de reconnaissance réglé par le tarif B. annexé à la convention de Mayence du 31. Mars 1831 pour la navigation intérieure entre Coblence et Emmerich, qui ne dépassera ni l'un ni l'autre de ces bureaux.

III. Enfin ces bateliers, en cas de transit direct, ne seront pas tenus à payer les droits de navigation aux différens bureaux de perception, établis sur le Rhin en vertu de la convention de Mayence sus-dite, mais seront admis à l'acquittement de la totalité de ces droits à la descente, pour les sept bureaux depuis Coblence jusqu'à Wesel, à Coblence, et à la remonte, pour les huit bureaux depuis Emmerich jusqu'à Coblence, à Emmerich.

B. En compensation de ces stipulations favorables au commerce et à la navigation des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas accorde:

1) Franchise entière des droits indiqués au tarif C. annexé à la convention de Mayence du 31. Mars 1831 pour tous les objets sans distinction de provenance, importés sur le Rhin à la descente par des bâtimens Prussiens, et destinés à être déchargés dans un port des Pays-Bas, soit pour y être livrés à la consommation soit pour l'entrepôt;

2) Diminution de la moitié des droits de navigation indiqués ci-dessus, pour tous les objets, soit en circulation libre,

d) bei dem Transporte der im freien Verkehr befindlichen Gegenstände nicht überseeischen Ursprungs, welche entweder in einem oberhalb Koblenz belegenen preußischen Orte, oder in einem der Häfen des Rheins und seiner Nebenströme, welche in den Königreichen Bayern und Württemberg, in den Großherzogthümern Baden und Hessen, oder in dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt liegen, eingeladen, und zur Einfuhr in einen preußischen Rheinhafen oder zur Durchfuhr nach den Niederlanden bestimmt sind;

e) bei der Waarendurchfuhr durch das Gebiet des Zollvereins, bei welcher nur ein Theil des preußischen Rheins benutzt wird, wenn diese Waaren zu Lande auf dem rechten Rheinufer eingeführt und auf dem Rhein ausgeführt, oder auf dem Rhein eingeführt werden und auf Landwegen des rechten Rheinufers ausgehen.

II. Die niederländischen Schiffer sollen bei der Binnenfahrt zwischen Koblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der anderen dieser Zollstellen, der Freiheit von der Schiffsgebühr genießen, welche in dem der Mainzer Convention vom 31. März 1831 angehängten Tarif Lit. B. bestimmt ist.

III. Endlich sollen diese Schiffer bei der directen Durchfuhr nicht gehalten sein, die Schifffahrtsabgaben an den verschiedenen, in Gemäßheit der vorgedachten Mainzer Convention errichteten Zollstellen zu erlegen; sondern es soll ihnen gestattet sein, die Gesammtheit der Abgaben bei der Thalfahrt, für die sieben Zollstellen von Koblenz bis Wesel, zu Koblenz, und bei der Bergfahrt, für die acht Zollstellen von Emmerich bis Koblenz, zu Emmerich zu entrichten.

B. In Erwiederung dieser dem Handel und der Schifffahrt der Niederlande günstigen Bestimmungen bewilligen Seine Majestät der König der Niederlande:

1) gänzliche Freiheit von den im Tarif, Anlage Lit. C. der Mainzer Convention vom 31. März 1831, verzeichneten Rheinzöllen für alle Gegenstände ohne Unterschied der Herkunft, welche auf dem Rheine thalwärts auf preußischen Schiffen eingeführt werden und zur Ausladung in einem niederländischen Hafen bestimmt sind, um dort entweder der Comsumtion übergeben, oder in die Niederlagen gebracht zu werden;

2) Herabsetzung der vorgedachten Abgaben auf die Hälfte, für alle Gegenstände, ohne Unterschied der Herkunft oder der Bestim-

soit en entrepôt, sans distinction de provenance ou de destination, chargés dans un port des Pays-Bas pour être exportés sur le Rhin en amont par des navires Prussiens [1]);

3) Franchise des navires Prussiens du droit de reconnaissance mentionné ci-dessus sub II, pour la navigation intérieure entre Lobith, Krimpen et Gorcum, pourvu qu'ils ne dépassent aucun de ces bureaux.

Les Hautes Parties contractantes prennent en outre l'engagement réciproque, de faire participer les bâtimens de l'autre pays ainsi que leurs chargemens aux exemptions ou diminutions relatives aux droits de navigation, ainsi qu'à tout autre avantage qu'Elles pourraient accorder par la suite aux bâtimens nationaux ou à leurs chargemens.

Les bateliers de chacun des deux Etats pourront exercer la navigation intérieure entre différens endroits du territoire fluvial rhénan de l'autre, sans y être assujettis à des droits de patente plus forts que ceux auxquels sont assujettis les nationaux.

Article VIII.

Pour écarter autant que possible tout ce qui pourrait entraver le commerce et la navigation du Rhin, les Hautes Parties contractantes s'appliqueront l'une et l'autre à simplifier à cet égard, autant que faire se pourra, les formalités prescrites par Leurs lois et réglemens de douanes.

Article IX.

Les Hautes Parties contractantes se concerteront immédiatement sur l'application de l'article 52 de la convention de Mayence du 31. Mars 1831, en ce qui concerne les concessions

---

[1]) Da man als Regel annehmen kann, daß die Seeschiffe die Waaren nur bis an die niederländischen Häfen bringen und von dort abholen, daß daher eine Umladung in einem niederländischen Hafen regelmäßig eintritt, so erscheint die durch die obigen Vertragsbestimmungen ausgesprochene Befreiung resp. Ermäßigung von voller Bedeutung, indem vermöge derselben folgende Abgaben fortfallen:

a) Das nach Artikel IV der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831

mung, welche in einem niederländischen Hafen auf preußische Schiffe geladen sind, und auf dem Rheine zu Berg ausgeführt werden [1]);

3) Befreiung der preußischen Schiffe von der oben unter II. gedachten Schiffsgebühr bei der Binnenfahrt zwischen Lobith, Krimpen und Gorcum ohne Ueberschreitung einer dieser Zollstellen.

Die hohen contrahirenden Theile verpflichten Sich außerdem gegenseitig, die Schiffe des anderen Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Erleichterungen hinsichtlich der Rheinschifffahrtsabgaben, sowie an jedem anderen Vortheile Theil nehmen zu lassen, welche sie in der Folge den Nationalschiffen oder deren Ladungen etwa bewilligen möchten.

Die dem einen der beiden Staaten angehörigen Schiffer sollen berechtigt sein, die Binnenschifffahrt zwischen verschiedenen Orten des rheinischen Stromgebietes des anderen Staates zu treiben, ohne daselbst einer höheren Gewerbe- (Patent-) Steuer, als die einheimischen Schiffer, unterworfen zu werden.

Artikel VIII.

Um so weit als möglich Alles zu entfernen, was dem rheinischen Handel und der Rheinschifffahrt hinderlich sein könnte, wollen die hohen contrahirenden Theile es sich angelegen sein lassen, so weit als thunlich die in Ihren Zollgesetzen und Anordnungen vorgeschriebenen Formalitäten in dieser Hinsicht zu vereinfachen.

Artikel IX.

Die hohen contrahirenden Theile wollen Sich sofort über die Anwendung des Art. 52 der Mainzer Convention vom 31. März 1831 in Betreff der Concessionen vereinbaren, welche für die Auf-

---

für Holland statt der Transit-Abgaben stipulirte droit fixe (13¼ Centen niederl. Geld pro Centner der Bergfahrt, 9 Centen pro Centner der Thalfahrt),

b) rheinabwärts der ganze Betrag und aufwärts der halbe Betrag des niederländischen Rhein-Octroi-Antheils.

requises pour l'établissement de bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs, de leurs effets ou voitures, ou même de marchandises, pour faire un service régulier entre deux ou plusieurs endroits, appartenant aux Etats respectifs, ainsi que sur les mesures à prendre aux termes de l'article 63 de la dite convention pour favoriser et protéger la navigation à vapeur sur le Rhin et assurer au commerce les avantages reconnus de cette branche d'industrie.

Ils partiront à cette égard du principe d'une parfaite réciprocité et de l'admission d'une concurrence à règler d'après les besoins.

Article X.

Les Hautes Parties contractantes continueront de fixer leur attention et leurs soins à l'amélioration et à l'entretien des routes de terre entre les Etats respectifs et en général de faciliter les moyens de communication.

Dans le cas où les Hautes Parties contractantes se seraient entendues sur l'établissement d'un chemin de fer, destiné à franchir la frontière entre les deux Etats et sur l'exploitation du transport sur ce chemin, cette entreprise sera admise à tous les avantages quelconques et sans distinction aucune, qu'ils ont accordés ou qu'ils accorderont par la suite à tout autre entreprise semblable, également destinée à traverser leurs frontières.

Article XI.

Les Hautes Parties contractantes ayant le désir et l'intention sincères de convenir d'arrangemens ultérieurs dans le but de faciliter et d'activer autant que possible les relations de commerce et l'échange des produits entre leurs Etats, Elles se réservent d'ouvrir à ce sujet des négociations à une époque dont ou conviendra ultérieurement.

En attendant les Hautes Parties contractantes s'engagent pour la durée d'une année à dater de la signature du présent traité:

stellung von Dampfschiffen erforderlich sind, die zum Transport von Reisenden, deren Gepäck oder Wagen, und auch von Waaren, in regelmäßiger Fahrt zwischen zweien oder mehreren, den beiderseitigen Staaten angehörigen Orten bestimmt werden; desgleichen über die, nach der Bestimmung des Art. 63 der gedachten Convention, zu ergreifenden Maßregeln, um die Dampfschifffahrt auf dem Rheine zu befördern und zu schützen und dem Handel die anerkannten Vortheile dieses neuen Zweiges der Gewerbthätigkeit zu sichern.

Dieselben werden hierbei von dem Grundsatze einer vollkommenen Gegenseitigkeit und der Zulassung einer nach dem Bedürfnisse zu regelnden Concurrenz ausgehen.

Artikel X.

Die hohen contrahirenden Theile werden fortfahren, Ihre Aufmerksamkeit und Sorgfalt auf die Verbesserung und Unterhaltung der zwischen Ihren Staaten befindlichen Landstraßen, und überhaupt auf die Erleichterung der Communicationsmittel zu richten.

Wenn die hohen contrahirenden Theile Sich dereinst wegen Anlegung einer die beiderseitige Grenze überschreitenden Eisenbahn, und über die Benutzung des Transports auf denselben geeignet haben sollten, so soll diese Unternehmung zu allen den Vortheilen ohne Unterschied zugelassen werden, welche von Ihnen irgend einer anderen ähnlichen Unternehmung einer Ihrer Grenzen überschreitenden Eisenbahn bewilligt ist oder künftig bewilligt werden sollte.

Artikel XI.

Da die hohen contrahirenden Theile aufrichtig wünschen und beabsichtigen, weitere Vereinbarungen zum Zwecke möglichster Erleichterung und Belebung der gegenseitigen Handelsbeziehungen und des Austausches der Erzeugnisse Ihrer Staaten zu treffen, so behalten dieselben Sich vor, zu einer näher zu verabredenden Zeit hierüber Unterhandlungen zu eröffnen.

Inmittelst verpflichten die hohen contrahirenden Theile Sich, für die Dauer eines Jahres von Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages ab:

1) à ne pas adopter chez elles de prohibitions d'entrée ou de sortie, qui frapperaient les importations ou les exportations de l'autre pays, tandis que celles de tiers pays d'articles du même genre n'en seraient pas atteintes;

2) à ne pas grever les importations ou exportations réciproques d'autres ou de plus forts droits ou charges quelconques, que ceux que leurs tarifs en vigueur détermineront généralement sans distinction du pays ils viennent ni de celui pour lequel ils seraient destinés;

3) à faire participer réciproquement Leurs sujets et produits à toutes les primes, remboursemens de droits et autres avantages de ce genre qui pourraient être accordés généralement dans Leurs Etats à de certains articles d'importation ou d'exportation également sans distinction du pays de provenance ou de destination.

Articles XII.

Les Hautes Parties contractantes déclarent envisager les concessions faites de part et d'autre dans le présent traité comme ayant été stipulées pour servir dans leur ensemble d'équivalens des avantages acquis par le même traité, et en conséquence n'avoir consenti aux dites concessions qu'en retour de ces avantages.

Article XIII.

Le présent traité sera mis à exécution dans tous ses articles, quinze jour après l'échange des ratifications, et restera en vigueur jusqu'à la fin de l'an mil-huit-cent-quarante et un, et si, six mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des Hautes Parties contractantes n'annonce par une déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, le traité restera en vigueur pendant un an au delà de ce terme et ainsi de suite d'année en année.

Article XIV.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Berlin dans l'espace de six semaines à compter du jour de la signature ou plutôt si faire se peut.

1) keine Ein= oder Ausfuhrverbote anzuordnen, welche die Ein= oder Ausfuhren des anderen Landes treffen würden, während diejenigen dritter Staaten bei Gegenständen derselben Gattung davon unberührt bleiben;

2) die gegenseitigen Ein= und Ausfuhren mit keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten irgend einer Art zu belegen, als mit denen, welche in Ihren in Kraft stehenden Tarifen allgemein ohne Unterschied des Landes, wo die Waaren herkommen oder wohin sie bestimmt sind, festgesetzt sein werden;

3) Ihre Unterthanen und Erzeugnisse gegenseitig an allen Prämien, Zollvergütungen und anderen Vortheilen dieser Art Theil nehmen zu lassen, welche in Ihren Staaten für gewisse Gegenstände der Einfuhr oder der Ausfuhr allgemein, ohne Unterschied des Landes der Herkunft oder der Bestimmung, bewilligt werden könnten.

Artikel XII.

Die hohen contrahirenden Theile erklären, daß Sie die in gegenwärtigem Vertrage gegenseitig gewachten Zugeständnisse als verabredet betrachten, um in ihrem ganzen Zusammenhange als Vergeltungen für die durch denselben Vertrag erworbenen Vortheile zu dienen, und daß Sie mithin jene Zugeständnisse nur in Erwiederung dieser Vortheile eingeräumt haben.

Artikel XIII.

Der gegenwärtige Vertrag soll vierzehn Tage nach Auswechselung der Ratificationen in allen seinen Artikeln in Ausführung gebracht werden und bis zum Ende des Jahres Ein tausend acht hundert und ein und vierzig in Kraft bleiben; und wenn sechs Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes keiner von beiden hohen contrahirenden Theilen dem Anderen seine Absicht, die Wirkung des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer officiellen Erklärung kund thun sollte, so wird derselbe noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus, und so fort von Jahr zu Jahr, verbindlich bleiben.

Artikel XIV.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratifications=Urkunden desselben sollen innerhalb sechs Wochen vom Tage der Unterzeichnung ab, oder wenn es sein kann noch früher, zu Berlin ausgewechselt werden.

En foi de quoi les susdits Plénipotentiaires l'ont signé et y ont apposé leurs cachets respectifs.

Fait à Berlin le trois Juin mil-huit-cent-trente-sept

Erneste Michaëlis. (L. S.)

F. H. G. de Scherff. (L. S.)

Ch. L. Windhorn. (L. S.)

J. J. Rochussen. (L. S.)

F. G. Westphal. (L. S.)

Zur Urkunde dessen haben die oben genannten Bevollmächtigten denselben unter Beifügung ihrer resp. Siegel unterzeichnet.

Geschehen zu Berlin, den dritten Juni Eintausend acht hundert und sieben und dreißig.

Ernst Michaelis. (L. S.)

F. H. W. von Scherff. (L. S.)

K. L. Windhorn. (L. S.)

J. J. Rochussen. (L. S.)

F. W. Westphal. (L. S.)

Vorstehender Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige von Preußen unter dem 27. Juni d. J., und von Seiner Majestät dem Könige der Niederlande unter dem 4. Juli d. J. ratificirt, und ist die Auswechselung der Ratifications-Urkunden am 13. Juli d. J. zu Berlin erfolgt.

Zweiter Abschnitt.

Die bereits wieder aufgehobenen Verträge.

Dahin gehören, wie bereits in der Einleitung bemerkt worden:
1) der Handels-Traktat mit Dänemark, vom 17. Juni 1818;
2) der Handels- und Schifffahrts-Vertrag mit Rußland vom $\frac{\text{11. März}}{\text{27. Februar}}$ 1825;
3) der Freundschafts-, Schifffahrts- und Handels-Vertrag mit Brasilien, vom 9. Juli 1827.

I. Dänemark.

Dänemark, ein durchgängig nicht reiches Land, welches alle Erzeugnisse des Mineralreiches, so wie Nutz- und Brennholz fast entbehrt und auf den Absatz seiner Bodenprodukte angewiesen ist, um jene Dinge einzutauschen, — vermag, ungeachtet der starken Belastung seiner Unterthanen, kaum die zur Bestreitung des Staatsbedarfes nöthigen Einkünfte zu erschwingen. Die Regierung ist zwar zu einem neuen einträglicheren und gleichförmigeren Zollsystem übergangen; dasselbe wird aber — abgesehen von bedeutenden Mißgriffen darin, wie z. B. einem Ausgangszolle auf Landesprodukte, welche Stapelartikel des dänischen Handels bilden, als: Vieh, Talg, Wachs, Eichenholz ꝛc., und einer Belastung der Einfuhr von Rohstoffen — dem Bedürfnisse schwerlich zu genügen vermögen, weil das Land überhaupt zu klein ist, als daß sein Handel hohe Zölle tragen könnte. — Dieser geringen Ausdehnung des Lan-

des ungeachtet ist das dänische Handelssystem kaum minder reich an Details und abweichenden Bestimmungen als das britische. So haben Dänemark und die Herzogthümer jeder Theil seinen besonderen Zolltarif; doch gehen Landesprodukte gegenseitig zollfrei ein, desgleichen die Mehrzahl der in einem Theile bereits verzollten fremden Waaren, so weit die Tarifsätze beiderseits dieselben sind. Andere unterliegen wegen der höheren Besteuerung in Dänemark beim Uebergange aus den Herzogthümern nachträglichen Ausgleichungszöllen. Der Freihafen Altona wird in den meisten Beziehungen als Ausland behandelt und nimmt z. B. an dem zur Hebung der directen Einfuhr von Kaffee, Zucker, Reis u. s. w. ausgeschriebenen Zollerlasse von 25 Procent keinen Theil. Die Frachtfahrt von einem inländischen Hafen zum andern steht auch fremden Schiffen frei, sofern sie über 15 Commerzlast enthalten.

Der Handel und Schifffahrtsverkehr mit den unter Botmäßigkeit der dänischen Regierung stehenden auswärtigen Besitzungen werden ebenfalls nach verschiedenen Grundsätzen behandelt. So ist der Verkehr mit Grönland und den Farörern Monopol der Krone, derjenige zwischen Dänemark und dessen ostindischen Besitzungen nebst China Monopol der asiatischen Compagnie zu Kopenhagen, während mit Island unter fremder Flagge so gut wie gar nicht, mit St. Croix nur unter nachtheiligen Bedingungen verkehrt werden kann, wogegen die Fahrt nach St. Thomas wiederum frei ist. Bei der geringen Bedeutung der auswärtigen Besitzungen Dänemarks — sämmtliche dänische Colonien in Asien (Trankebar), Afrika (Niederlassung in Ober-Guinea) und Amerika (St. Thomas, St. Croix, St. Jean und auf der Westküste von Grönland) enthalten auf 324 Quadratmeilen nur circa 80,000 Einwohner, — sind diese Beschränkungen für das Ausland unerheblich; wichtiger ist die Belastung der nicht privilegirten Flaggen (zu den in dänischen Häfen privilegirten gehören alle deutschen Flaggen, mit alleiniger Ausnahme der mecklenburgischen, indem die früher ebenfalls nicht privilegirt gewesene hannoversche Flagge durch den Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 13. April 1844 — Gesetzsammlung für das Königreich Hannover, Jahrgang 1844, Nr. 52. Seite 453 bis 457 — gleichgestellt ist), in Dänemark selbst mit einem Zollaufschlage von fünfzig Procent über den gewöhnlichen Tarif hinaus, von welcher für Preußen in dem Vertrage vom 17. Juni 1818 eine Ausnahme zu Gunsten seiner Schiffe stipulirt wurde. Neben dieser Concession

verdient unter den Festsetzungen des gedachten Vertrages noch das Zugeständniß der Behandlung preußischer Schiffe auf dem Fuße der begünstigtsten Nation bei Entrichtung des Sundzolles nach dem Tarife von 1645 erwähnt zu werden.

Da der Vertrag vom 17. Juni 1818 — obgleich nach dem Ablaufe der ursprünglich verabredeten zwanzigjährigen Dauer nicht erneuert, — dennoch von beiden Theilen stillschweigend beobachtet wird, so ist derselbe mit in die Sammlung aufgenommen, aber nur in deutscher Sprache abgedruckt worden.

Uebersetzung des zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige von Dänemark, zu Kopenhagen den 17. Juni 1818 geschlossenen Handels-Tractats.

Im Namen der hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Dänemark, von gleichem Verlangen beseelt, die zwischen Ihnen bestehende Freundschaft immer mehr zu befestigen und die Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten zu erweitern, sind übereingekommen, einen auf gegenseitig vortheilhaften Grundlagen sich stützenden Handelsvertrag abzuschließen.

Dem zufolge haben Ihre Majestäten zu Ihren Bevollmächtigten erwählt und ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen,

den Herrn Wilhelm Heinrich Maximilian, Burggrafen und Grafen zu Dohna, Ihren Geheimen Legationsrath und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Könige von Dänemark, Ritter des rothen Adlerordens dritter Klasse;

und Seine Majestät der König von Dänemark,

den Herrn Niels von Rosenkrantz, Ihren Geheimen Staatsminister und Chef des Ministeriums der auswärtigen Angele-

genheiten, Ritter vom Elephantenorden, Großkreuz des Danebrogordens, Ritter des Ungarischen St. Stephanordens, der Preußischen schwarzen und rothen Adlerorden ꝛc.

welche nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgende Artikel verabredet und festgesetzt haben:

Artikel I.

Freundschaft.

Es soll ein unverbrüchlicher Friede und eine aufrichtige und vollkommene Freundschaft zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen, Ihren Erben, Nachfolgern und Unterthanen, einerseits, und Sr. Majestät dem Könige von Dänemark, andererseits, ohne Ausnahme von Personen oder Orten, bestehen.

Artikel II.

Behandlung der gegenseitigen Unterthanen.

Die preußischen Unterthanen in Dänemark, und die dänischen Unterthanen in Preußen, sollen stets den Individuen der, nach Maßgabe der zwischen den hohen contrahirenden Theilen und anderen Mächten bestehenden Handelsverträge, am meisten begünstigten Nationen gleichgeachtet und behandelt werden. Ihre Majestäten machen sich außerdem verbindlich, ihren beiderseitigen Unterthanen alle diejenigen Erleichterungen, Unterstützungen und Handelsvortheile zu gewähren, welche aus einem Vorzuge, der Natur der Sache nach, fließen können; es versteht sich jedoch, daß sowohl die preußischen als dänischen Unterthanen sich in ihrem Handel und Verkehr den Landesgesetzen und Verordnungen zu unterwerfen haben.

Artikel III.

Zoll- und Hafengelder.

Die in dem vorhergehenden Artikel den beiderseitigen Unterthanen zugestandenen Vortheile der am meisten begünstigten Nationen erstrecken sich gleichfalls auf die Waaren und Schiffe, welche den Unterthanen der contrahirenden Mächte zugehören. Um den Handel soviel als möglich zu begünstigen, ist man übereingekommen, daß die dänischen Schiffe in den Häfen der Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen derselben Vorrechte, deren sich die Nationalschiffe zu erfreuen haben, genießen sollen, und daß

gegenseitig ein Gleiches den preußischen Schiffen in den Häfen Seiner Majestät des Königs von Dänemark, mit Ausnahme der Faröer Inseln, der Insel Island so wie Grönlands und der dänischen Colonien, gestattet werden soll.

Die preußischen Schiffe sollen in den dänischen Häfen die 50 Procent über den gewöhnlichen Tarif nicht bezahlen. Die Entrichtung der Hafengelder, der Eingangs- und Ausgangsabgaben oder des Zolles von Waaren, sowie auch der von den Schiffen in den Häfen zu zahlenden Gebühren, soll in den Staaten Seiner Majestät des Königs von Dänemark für die preußischen Schiffe dieselbe sein als für die Nationalschiffe. Alle diese Vortheile sind ebenfalls den dänischen Schiffen in den Häfen der preußischen Monarchie bewilligt.

Artikel IV.

Sundzoll, Zoll in den beiden Belten und in dem holsteinischen Kanal.

Die preußischen Schiffe sollen die Abgaben im Sunde und in den beiden Belten ebenso erlegen, wie diese Abgaben von den Schiffen der in Dänemark am meisten begünstigten Nationen entrichtet werden. Ein Gleiches soll rücksichtlich der preußischen Waaren und Güter stattfinden, welche durch den Sund und die Belte am Bord fremder und privilegirter Schiffe geführt werden.

Der Sundzoll soll nach dem Tarif vom Jahre 1645, oder in solcher Art erlegt werden, wie Dänemark sich darüber mit den am meisten begünstigten Nationen durch anderweite Verträge einigen wird.

Rücksichtlich der in dem Tarif nicht aufgeführten Waaren sollen die preußischen Unterthanen nur Ein Procent bezahlen, wie dies von Seiten der am meisten begünstigten Nationen geschieht.

Die Bezahlung des Rosenobel und der 24 Schillinge, welcher die preußischen Unterthanen bisher im Sunde, sowohl für Schiff als Ladung, unterworfen gewesen, soll gänzlich aufhören.

Die zum Besten der Zollbeamten bestimmten Sporteln und andere Unkosten im Sunde sollen von den preußischen Unterthanen in derselben Art entrichtet werden, wie es von den, durch abgeschlossene Handelsverträge mit Dänemark am meisten begünstigten Nationen geschieht. Auf eben diese Art sollen die preußischen Unterthanen die Abgaben für die Durchfahrt durch den holsteinischen Kanal erlegen.

Artikel V.

Befreiung von der Visitation.

Bei der Fahrt durch den Sund, durch die Belte und den holsteinischen Kanal sollen die Schiffe und Waaren, welche preußischen Unterthanen zugehören, nicht visitirt werden, sondern man wird hinsichtlich der Entrichtung der von diesen Schiffen und Waaren zu zahlenden Abgaben den von dem Magistrate oder dem Zollamte des Orts, von welchem die Schiffe abgegangen sind, in gehöriger Form ausgestellten und von den preußischen Schiffscapitainen vorzuzeigenden Zeugnisse und Pässe, Glauben beimessen, ohne eine weitere Auskunft über die Waaren, aus welchen die Ladung besteht, zu verlangen, es auch in Ansehung des Gewichts, des Maaßes, der Qualität und des Einballens der Waaren, lediglich auf den Inhalt dieser Zeugnisse und Pässe ankommen lassen. Es versteht sich jedoch hierbei von selbst, daß wenn man einen in dieser Hinsicht begangenen Unterschleif gewahr werden sollte, man auf den ersten Antrag dieserhalb auf Mittel bedacht sein wird, demselben abzuhelfen und ihm für die Zukunft vorzubeugen.

Artikel VI.

Zollquittung.

Das Zollamt des Sundes hat auf der Quittung über die bezahlten Zölle die von einer jeden Gattung von Waaren erhobenen Zölle jedesmal einzeln anzugeben, damit auf diese Weise bewahrheitet und festgestellt werden kann, ob nicht zuviel gefordert worden; und es soll dem gedachten Zollamte nicht gestattet sein, diesem Gebrauche zuwider zu handeln, es sei denn, daß die Schiffscapitaine selbst, um ihre Abfertigung zu beschleunigen, mit einer allgemeinen Bescheinigung der für die ganze Ladung bezahlten Zölle zufrieden sein wollten.

Artikel VII.

Abfertigung der Schiffe im Sund.

Die preußischen Schiffe sollen im Sunde ohne allen Verzug abgefertigt werden, und die Königliche Zollkammer soll anderen Schiffen nicht den Vorzug geben, es sei denn, daß diese zuerst angekommen wären.

Artikel VIII.

Die preußischen Schiffe werden nicht zweimal zahlen.

Preußische Schiffe, welche den Sundzoll erlegt haben, sei es, wenn sie von der Ostsee kommen, oder wenn sie nach der Ostsee gehen, können nicht angehalten werden, denselben noch einmal zu erlegen, falls sie durch Sturm, widrige Winde, oder auf andere Art genöthigt werden sollten, in den Sund zurückzukehren.

Artikel IX.

Schifffahrt auf der Elbe.

Preußische Schiffe, welche vor der Festung Glückstadt und anderen Dänemark gehörigen festen Plätzen an der Elbe vorbeisegeln, sollen weder visitirt noch aufgehalten oder beunruhigt werden, es sei denn, daß in Kriegszeiten erwiesene Verdachtsgründe obwalteten, daß diese Schiffe dem Feinde Kriegscontrebande zuführen. Die preußischen Schiffe werden auf der Elbe gleich den Nationalschiffen behandelt.

Artikel X.

Zuflucht in der Gefahr.

Preußische Schiffe, welche durch Sturm, widrige Winde, oder andere Seezufälle genöthigt werden, ihre Zuflucht in irgend einem Hafen der dänischen Monarchie zu nehmen, können daselbst ungehindert Anker werfen, sich aufhalten und ausbessern, ohne für ihre Waaren, so lange diese nicht ausgeschifft oder verkauft werden, Zoll zu erlegen. Ein Gleiches soll rücksichtlich der dänischen Schiffe in den preußischen Häfen stattfinden.

Artikel XI.

Befreiung von der Beschlagnahme.

Kein Schiff, es sei Kauffarthei- oder Kriegsschiff, welches den Unterthanen einer der beiden contrahirenden Mächte gehört, kann in den Häfen der andern angehalten, noch können die Waaren in Beschlag genommen werden. Dieses ist jedoch nicht auf gerichtliche Beschlagnahme und Arreste wegen Schulden auszudehnen.

Artikel XII.

Embargo.

Keines von diesen Schiffen kann zum Kriegsdienste, oder zu irgend einem andern Transport, wider seinen Willen, gezwungen werden.

Artikel XIII.

Ein- und Ausfuhr.

Jede der beiden Nationen soll berechtigt sein, sowohl ihre eignen als fremden Erzeugnisse und Waaren auf eigenen Schiffen in die Staaten der andern contrahirenden Macht einzuführen, auch einen gleichen Handel am Bord fremder Schiffe zu treiben. Die beiderseitigen Unterthanen sind jedoch stets verbunden, sich den Vorschriften und Verordnungen zu unterwerfen, wodurch die Einfuhr oder die Ausfuhr gewisser Güter und Waaren in dem Staate, wo der Handel getrieben wird, entweder gänzlich verboten, oder vorzugsweise einer Gesellschaft oder Gemeine überlassen worden ist.

Auch haben die beiderseitigen handeltreibenden Unterthanen sich nach den alten Gesetzen und Gebräuchen der Städte zu richten, woselbst sie Handel treiben und Kraft welcher ein Handelszweig den Einwohnern dieser Städte mehr oder minder vorbehalten ist, wie dies in Königsberg, Elbing und Danzig, rücksichtlich des Handels mit polnischen und russischen Waaren, stattfindet.

Artikel XIV.

Freiheit des Ladens und Abladens.

Die Kaufleute, Capitaine, Befehlshaber der Schiffe und andere Unterthanen einer jeden der beiden Nationen können in den Häfen der andern weder gezwungen werden, irgend eine Art Waare in andere Schiffe zu laden, oder sie an Bord ihrer Schiffe aufzunehmen, noch länger auf die Verladung zu warten, als sie es für gut befinden.

Artikel XV.

Handel in Kriegszeiten.

Geräth eine der beiden contrahirenden Mächte in einen Krieg mit einer dritten Macht, so wird solche dennoch ihrerseits der andern Macht Beweise ihrer fortdauernden Freundschaft geben, ohne

irgend eine Begünstigung zu fordern, welche dem eigenen Interesse und der Ruhe der neutral gebliebenen Macht nachtheilig werden könnte; vielmehr wird sich letztere, von Seiten der kriegführenden Macht, des vollen Anerkenntnisses aller, ihr durch die Neutralität gesicherten, Rechte zu erfreuen haben, wogegen sie aber auch ihrerseits die damit verbundenen Pflichten strenge zu erfüllen hat.

Artikel XVI.

Schifffahrt der Neutralen.

In Folge des vorhergehenden Artikels können alle Schiffe der contrahirenden Mächte ungehindert von Hafen zu Hafen, und auch nach den Küsten der kriegführenden Nationen segeln.

Artikel XVII.

Waaren am Bord neutraler Schiffe.

Da die hohen contrahirenden Mächte beschlossen haben, die Freiheit des Handels und der Schifffahrt Ihrer Unterthanen, in dem Falle, wo die eine im Kriegszustande sich befinden, während die andere neutral bleiben würde, unter hinreichenden Schutz zu stellen, so sind Sie übereingekommen, daß alle auf neutralen Schiffen verladene Waaren, mit Ausnahme der Kriegscontrebande, frei sein sollen.

Es steht mithin den neutralen Unterthanen frei, für ihre Rechnung, die von ihnen erhandelten Erzeugnisse des Grund und Bodens oder der Manufacturen des kriegführenden Landes zu transportiren.

Dieselbe Freiheit soll sich auch auf die am Brod eines neutralen Schiffes befindlichen Personen erstrecken, selbst wenn sie Feinde des andern Theiles wären, doch mit Ausnahme der im feindlichen Dienst noch wirklich stehenden Kriegsleute.

Um allen Nachtheilen vorzubeugen, die aus der Unredlichkeit derjenigen erwachsen können, welche sich der Flagge einer Nation bedienen, der sie nicht angehören, ist man übereingekommen, als unabweichliche Regel festzustellen: daß auf jedem Schiffe, um als das Eigenthum des Landes, dessen Flagge es führt, betrachtet werden zu können, der Capitain und die Hälfte der Mannschaft aus Inländern bestehen, und die Schiffspapiere und Pässe in guter

und gehöriger Form, nach Maßgabe der Verordnungen der Regierung ausgefertigt, welcher das Schiff anzugehören vorgiebt, befunden werden müssen. Jedes Schiff, welches diese Regel nicht beobachtet und den in dieser Hinsicht bekannt gemachten Verordnungen zuwider handelt, gehet aller Rechte auf den Schutz der contrahirenden Mächte verlustig.

Artikel XVIII.

Blokirte Häfen.

Die Schiffe der neutralen Macht sollen jedoch in blokirten Häfen keinen Handel treiben. Man ist darin übereingekommen, nur solchen Ort als belagert oder blokirt zu erachten, welcher von der Seeseite durch zwei Kriegsschiffe und von der Landseite durch eine Batterie Kanonen dergestalt eingeschlossen ist, daß der Eingang nicht gewagt werden kann, ohne sich der augenscheinlichen Gefahr einer Beschießung mit Kanonen Preis zu geben.

Artikel XIX.

Visitation auf der See.

Die Kauffahrteischiffe, welche allein segelnd, an den Küsten oder in offener See, auf Kriegsschiffe oder Privatkaper der einen oder der andern contrahirenden Macht stoßen, welche mit irgend einem andern Staate in Krieg verwickelt ist, haben sich der Visitation zu unterwerfen. In diesem Falle ist es den Capitainen und Führern der gedachten Schiffe untersagt, irgend etwas von ihren Papieren über Bord zu werfen. Gedachte Kriegsschiffe oder Privatkaper sollen sich jederzeit einen Kanonenschuß weit von den Kauffahrteischiffen entfernt halten; und um gänzlich jeder Unordnung und Gewaltthätigkeit vorzubeugen, ist man übereingekommen, daß erstere niemals mehr als zwei oder drei Mann in ihrer Schaluppe an Bord der Kauffahrteischiffe senden dürfen, um die Pässe und Seebriefe zu prüfen, welche das Eigenthum und die Ladung dieser Schiffe bewahrheiten. In den Fällen aber, wo die Kauffahrteischiffe unter dem Geleit eines oder mehrerer Kriegsschiffe segeln, soll die einfache Erklärung des befehlshabenden Officiers derselben, daß jene Schiffe keine Contrebande am Bord haben, völlig genügen und keine Visitation weiter stattfinden.

Artikel XX.

Schiffe, welche mit Kriegscontrebande angetroffen werden.

Im Fall daß bei der Visitation ein Schiff mit Kriegscontrebande angetroffen wird, soll sich der Kaper aller Gewaltthätigkeit gegen dasselbe enthalten. Er ist aber berechtigt, das Schiff in einen Hafen zu bringen, wo, nach anhängig gemachtem gesetzlichen Verfahren und nach gefälltem Endurtheile, die Waaren, welche Kriegscontrebande sind, confiscirt, die anderen Güter dagegen zurückgegeben werden sollen, ohne daß man jemals weder das Schiff noch die Güter, unter dem Vorwande von Kosten oder Geldbuße, zurückhalten darf. Im Laufe des Processes ist der Capitain, nachdem er die für Kriegscontrebande anerkannten Güter ausgeantwortet hat, nicht weiter verpflichtet, das Ende seiner Angelegenheit abzuwarten, sondern kann, wenn er es für gut findet, mit seinem Schiffe und dem Reste seiner Ladung wieder in See gehen.

Geschieht die Entdeckung der Contrebande auf offener See, so kann der Capitain des Schiffes, an dessen Bord sich die Contrebande befindet, nach Gutfinden diese Contrebande dem Kaper überlassen, welcher sich alsdann mit dieser freiwilligen Uebergabe begnügen muß, ohne das Schiff auf irgend eine Art weiter zu beunruhigen.

Artikel XXI.

Contrebande.

Unter der Benennung von Kriegscontrebande werden bloß Feuergewehre und andere Waffen mit deren Zubehör verstanden, als: Kanonen, Musketen, Mörser, Petarden, Bomben, Granaten, Laffeten, Flinten, Pistolen, Stück- und Kleingewehrkugeln, Flintensteine, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Küraſſe, Lanzen, Degen, Degenkuppeln, Patrontaschen, Sättel und Zäume; doch soll von diesen Sachen dasjenige ausgenommen sein, was zur Vertheidigung des Schiffes und dessen Mannschaft erforderlich ist. Diese Waaren werden indeß nur in dem Falle als Kriegscontrebande erachtet, wenn sie in feindliches Land eingeführt werden. Alle andere Waaren, welche in diesem Artikel nicht ausgeführt sind, können als Kriegscontrebande nicht betrachtet werden.

Artikel XXII.

Kaperei.

Die Aufmunterungen, welche von demjenigen beider Theile, der Krieg führt, in seinen Verordnungen über Kaperei, den Besatzungen seiner Kriegsschiffe und seinen Unterthanen, welche Kaperschiffe ausgerüstet haben, etwa bewilligt werden, sind in keinem Falle auf Kauffartheischiffe der neutral gebliebenen Macht anzuwenden.

Artikel XXIII.

Schutz der gegenseitigen Schiffe.

Jeder der beiden contrahirenden Theile wird bemüht sein, alle in dem Bezirk seiner Gerichtsbarkeit zu Wasser und zu Lande befindlichen Schiffe und andere Güter zu beschützen und zu vertheidigen. Diese Mächte wollen demnach nicht dulden, daß die Schiffe und Waaren ihrer beiderseitigen Unterthanen, an den Küsten und in den Häfen, auf den Rheden und in den Strömen, die unter ihrer Herrschaft stehen, von den Kriegsschiffen und anderen Fahrzeugen einer dritten Macht weggenommen werden, und in dem Falle, wo dies doch geschähe und der Schutz nicht hätte stattfinden können, werden die contrahirenden Theile alle ihre Macht anwenden, um die Zurückgabe des weggenommenen Schiffes und den vollständigen Ersatz alles Schadens zu bewirken.

Artikel XXIV.

Quarantaine.

In Ansehung der Quarantaine, welche in gewissen Fällen in den Staaten des einen oder des andern der contrahirenden Theile verordnet werden kann, haben sich darnach ihre schifffahrttreibenden Unterthanen gegenseitig in derselben Art, als die Eingebornen und die Unterthanen anderer befreundeter Nationen, zu richten; doch sollen die Verordnungen in dieser Hinsicht gleichförmig und ohne Begünstigung oder Vorrecht für die eine oder andere Nation sein.

Artikel XXV.

Schiffbruch.

Wenn Schiffe der Unterthanen der beiden contrahirenden Theile stranden, oder an den Küsten des einen oder des andern Schiff-

bruch leiden, so sollen die beiderseitigen Unterthanen, sowohl für sich selbst, als in Hinsicht ihrer Schiffe und Güter, jede mögliche Hülfe und jeden Beistand, sowie die Landeseingebornen, genießen; doch haben sie auch dafür dieselben Kosten und Abgaben zu entrichten, welchen in solchen Fällen die eigenen Unterthanen des Staats, an dessen Küsten sie gestrandet sind oder Schiffbruch gelitten haben, unterworfen sind.

In dem Falle, wenn an den preußischen oder dänischen Küsten ein Schiff, welches Schiffbruch gelitten, gefunden werden sollte, ohne daß man den Namen des Eigenthümers erfahren kann, wird die Regierung dreimal hintereinander in den öffentlichen Blättern des Landes, sowie auch in der Hamburger Zeitung, eine Beschreibung des verunglückten Schiffes bekannt machen lassen, damit der Eigenthümer die nöthigen Reclamationen anbringen kann; und nur erst nach Ablauf eines Jahres nach einer solchen Bekanntmachung soll, wenn sie ohne Erfolg geblieben ist, über das verunglückte Schiff, nach den Landesgesetzen, verfügt werden können.

Artikel XXVI.

Consuln.

Die contrahirenden Mächte haben in ihren gegenseitigen Staaten Consuln angestellt, um ihren beiderseitigen Unterthanen mit Rath und That an die Hand zu gehen und die zwischen beiden Nationen bestehenden Handelsverbindungen zu befördern. Sollten Umstände die Anstellung von Consuln, Vice-Consuln oder Handelsagenten der contrahirenden Theile in denjenigen preußischen oder dänischen europäischen Häfen, in welchen sich noch keine befinden, wünschenswerth machen, so wird man solcher nicht entgegen sein.

Artikel XXVII.

Respective Unterthanen.

Die preußischen Unterthanen, welche in Dänemark, und die dänischen Unterthanen, welche in Preußen sich niedergelassen haben, sollen stets die Freiheit behalten, das Land, welches sie bewohnen, zu verlassen, wofern sie ihre Schulden bezahlt und anderen Verpflichtungen, nach den Gesetzen des Staats, in welchem sie sich befinden, Genüge leisten.

Artikel XXVIII.

Bruch.

Sollte ungeachtet der aufrichtigen Gesinnungen der hohen contrahirenden Theile, und ihres gegenseitigen Bestrebens, den Frieden unter Sich aufrecht zu halten, es unglücklicher Weise (was Gott verhüten wolle!) zu einem Bruch oder wohl gar zu einem offenen Kriege zwischen Ihnen kommen, so werden dennoch ihre beiderseitigen Unterthanen, die sich in den gegenseitigen Staaten befinden, sowohl in Ansehung ihrer Person als ihres Eigenthums sicher sein.

Sie sollen eine einjährige Frist haben, um ihre Angelegenheiten in Richtigkeit zu bringen und ihre Güter und Effekten fortzuführen, wozu sie vollkommene Freiheit genießen und Hülfe und Schutz erhalten sollen. Rechtspflege wird ihnen nach wie vor dem Kriege verwaltet, und nach Ablauf der einjährigen Frist wird man ihnen die erforderlichen Pässe ertheilen, damit sie sicher und frei mit ihren Familien, ihren Gütern, Effekten, Waaren und Schiffen in ihr Vaterland zurückkehren können.

Artikel XXIX.

Dauer des Vertrages.

Gegenwärtiger Tractat soll zwanzig Jahre bestehen, und alles was darin bestimmt worden, während dieses Zeitraums treulich beachtet und seinem ganzen Inhalte nach vollzogen werden; auch soll es vor Ablauf des gedachten Zeitraums von dem Gutbefinden der beiden hohen contrahirenden Theile abhangen, über die Verlängerung des Tractats mit einander übereinzukommen.

Artikel XXX.

Ratification.

Gegenwärtiger Tractat soll ratificirt werden, und die Ratificationen sind im Verlauf von Zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung desselben an gerechnet, oder wo möglich noch früher, auszuwechseln.

Zu Urkunde dessen haben wir Unterschriebene, kraft unserer Vollmachten, denselben unterzeichnet und mit unseren Wappen besiegelt.

Geschehen zu Kopenhagen den Siebzehnten Juni Eintausend Achthundert und Achtzehn.

(L. S.) (gez.) Graf zu Dohna.
(L. S.) (gez.) R. Rosenkrantz.

Die Auswechselung der Ratificationen des vorstehenden Tractats ist den 8. October 1818 zu Kopenhagen vollzogen worden.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

II. Rußland.

Rußlands Schifffahrtspolitik ist liberaler als das an seinen Landesgrenzen geltende Zoll- und Handelssystem, denn es behandelt alle Flaggen gleich [1]), ohne die eigene zu bevorzugen; es macht keinen Unterschied zwischen directer und indirecter Fahrt und läßt unter jeder Flagge jede überhaupt nicht verbotene Waare zu, gleichviel ob diese vom Erzeugungsorte, oder im Wege des Zwischenhandels von dritten Stapelplätzen eingeht. Nur in Bezug auf die Abgaben vom Schiffskörper gilt ein Unterschied zwischen einheimischen und Schiffen solcher Länder, in deren Häfen von russischen Fahrzeugen höhere Schiffsabgaben erhoben werden als von den eigenen. Dieser Unterschied ist für Preußen durch den Ukas vom 9. (21.) Juli 1842 [2]) aufgehoben worden, nach welchem die preußischen Schiffe in den russischen Häfen und in den Häfen des Großfürstenthums Finnland den nationalen hinsichtlich der Schiffsabgaben gleichgestellt worden sind, mit Ausnahme der Küstenfahrt, die den russischen Unterthanen vorbehalten geblieben ist.

In Bezug auf das an der Landgrenze Rußlands in Anwendung befindliche Zoll- und Handelssystem ist Folgendes zu bemerken.

Die beiden Verträge vom 3. Mai 1815 in Betreff des Herzogthums Warschau zwischen Preußen und Rußland, und zwischen

---

[1]) In der russischen Schifffahrtsgesetzgebung sind durch den Ukas vom 1. Juli d. J. neuerlich große Veränderungen eingetreten, indem derselbe Differentialzölle gegen alle Nationen anordnet, welche die russische Flagge nicht der eignen Flagge gleich behandeln. Da eine solche Gleichstellung in Preußen Statt findet, so trifft diese Verordnung die preußischen Schiffe nicht. Ein Abdruck derselben folgt unten Seite 400.

[2]) Durch den oben erwähnten Ukas sind mehreren zollvereinsländischen Produkten und Fabrikaten Zollermäßigungen eingeräumt worden, namentlich für: Fuchsfelle, Geschirr von Fayence und von ordinairem Thon, für Lein- und Hanffabrikate, Pferde, Senf und Getreide; jedoch nicht in Folge eines mit der russischen Regierung abgeschlossenen Handelsvertrages, sondern durch einen einseitigen Akt der Gesetzgebung des jenseitigen Gouvernements, weshalb dieselben hier außer Betracht bleiben müssen.

Oesterreich und Rußland, welche auf den Grund vorhergegangener gemeinschaftlicher Verhandlungen zwischen den genannten Staaten in Wien abgeschlossen wurden, gingen von dem Grundgedanken aus, eine commercielle Einheit unter den ehemals polnischen Provinzen der drei contrahirenden Mächte zu erhalten und dadurch den Nachtheilen vorzubeugen, welche aus einer unbedingten Trennung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse für jene Länder unvermeidlich entstanden sein würden. Zu dem Ende verpflichteten sich die drei genannten Mächte, innerhalb der Grenzen des alten Polens den Handel und die Industrie nach Kräften zu beleben, dem Grenzverkehr unter ihren Unterthanen keinerlei Hinderniß in den Weg zu legen, den Transit nur mäßig zu belasten und von der Schifffahrt nur solche Abgaben zu erheben, welche zur Erhaltung der Ströme in schiffbarem Zustande unumgänglich erforderlich sein würden. Außerdem verabredeten Preußen und Rußland noch insbesondere, daß künftig die Ein- und Ausgangsabgaben von den Erzeugnissen der beiderseitigen altpolnischen Provinzen nicht zehn Procent vom Werthe der Waare am Absendungsorte übersteigen sollten.

Die Ausführung dieser Vertragsbestimmungen fand in der Emanation des russischen Tarifs vom 31. März 1816 ein Hinderniß, indem dieser Tarif auf die strengsten Grundsätze des Prohibitiv-Systems gegründet war und die altpolnischen Provinzen Rußlands mit in die Zollinie des Kaiserreiches zog. In Folge dessen versagte Rußland einer inzwischen erfolgten Vereinbarung der zur weiteren Ausführung des Wiener Vertrages in Warschau zusammengetretenen Commission die Ratification für die altpolnischen Provinzen, und es mußten neue Verhandlungen angeknüpft werden, welche zum Abschlusse des sogenannten Acte additionel vom $^{19}/_{7}$. December 1818 führten, der, obschon weit hinter den liberalen Abreden des Wiener Tractats zurückbleibend, dessen ungeachtet wesentliche Concessionen enthielt. In demselben wurde:

1) der im Wiener Tractat aufgestellte Gesichtspunkt eines commerciell verbundenen Polens beseitigt, um die neuen Stipulationen dafür im Wesentlichen auf die Gesammtheit des beiderseitigen Gebietes auszudehnen.
2) Preußen verstand sich dazu, die von ihm im Jahre 1817 provisorisch eingeführten mäßigen Transitabgaben in seinen ost- und westpreußischen Häfen für immer fallen zu lassen.
3) Beide Theile entsagten, Rußland unter Beseitigung des Ta-

rifs von 1816, allen relativen und allgemeinen Verboten der Ein- und Ausfuhr auf der ganzen preußisch-russischen Grenze, Polen mit einbegriffen.

4) Endlich band sich Rußland an ein bestimmtes Maximum der Eingangs- und Verbrauchsabgaben für die Erzeugnisse Preußens in Leder, Leinen und Wolle sowohl in Polen, als auch in den übrigen russischen Staaten.

Dieser mit dem 1. Januar 1820 in Wirksamkeit gesetzte Vertrag sollte sich aber keiner langen Dauer erfreuen, denn ein Ukas vom $^{24}/_{17}$. März 1822 setzte die Bestimmungen desselben außer Kraft und rief, unter gleichzeitiger Publication eines neuen Tarifes für Rußland und Polen ein strenges Prohibitivsystem für beide Länder in's Leben. Neue Verhandlungen führten endlich zu dem Abschlusse des Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 11. März (27. Februar) 1825, welcher, auf die Dauer von neun Jahren geschlossen, folgende Hauptbestimmungen enthielt.

1) Der Acte additionel von 1818 blieb aufgehoben;
2) die Basis des Wiener Traktats, die möglichst innige commercielle Verbindung der beiderseitigen altpolnischen Provinzen, blieb beseitigt;
3) der neue russische Tarif mit seinen hohen Abgabensätzen blieb in Kraft;
4) Rußland gewährte einige Erleichterungen von untergeordneter Bedeutung für den preußischen Handel, und Preußen verstand sich zu einer Ermäßigung seiner Transitabgaben;
5) der Artikel 23 setzte fest, daß wenn der Vertrag dereinst nicht verlängert werden sollte, man nichts desto weniger an den Grundsätzen des Wiener Tractats von 1815 festhalten wolle.

Nachdem der Vertrag von 1825 abgelaufen war, wurden im Jahre 1836 neue Unterhandlungen wegen Herbeiführung einer anderweiten commerciellen Uebereinkunft in St. Petersburg eröffnet, welche jedoch zu keinem Resultate führten, so daß jetzt sowohl der Natur der Sache nach, als auch nach Maßgabe der Abrede im Artikel 23 des Vertrages von 1825 der Wiener Tractat von 1815 als noch in voller Gültigkeit bestehend anzusehen ist, wenn auch die Ausführung desselben im Wesentlichen zu ruhen scheint [1]). Von

---

[1]) Ob von den russischen Behörden die Bestimmungen des Vertrages vom 3. Mai 1815 wirklich befolgt werden, erscheint mit Hinblick auf die Verhandlungen

denselben beziehen sich nur die in den Artikeln 18. 19. 22. bis incl. 30. auf Verkehrs-, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse, weshalb der nachstehende Abdruck sich auf die genannten Artikel beschränkt.

Vertrag zwischen Preußen und Rußland, in Betreff des Herzogthums Warschau. Vom 3. Mai 1815.

Artikel XVIII.

Die Eigenthümer, deren Besitzungen die Grenze durchschneidet, werden hinsichtlich dieser Besitzungen nach den liberalsten Grundsätzen behandelt.

Die Eigenthümer solcher gemischten Besitzungen, ihre Dienstboten und die Einwohner sollen berechtigt sein, sich, ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit des Gebiets, mit ihrem Ackergeräthe, ihrem Vieh, ihren Werkzeugen ꝛc. ꝛc. von dem einen Theile der, solchergestalt durch die Grenze durchschnittenen Besitzung nach dem andern zu begeben, desgleichen ihre Erntefrüchte, alle Erzeugnisse des Bodens, ihr Vieh und alle ihre Fabrikate, ohne Erforderniß von Pässen, ungehindert und gebühren- und abgabenfrei herüber und hinüber zu bringen.

Diese Begünstigung ist jedoch auf die natürlichen und Gewerbsfleiß-Erzeugnisse aus den solchermaßen von der Grenzlinie durchschnittenen Länderei-Bezirken beschränkt. Auch erstreckt sie sich nur auf die Ländereien, die einem und demselben Eigenthümer innerhalb eines, auf beiden Seiten eine Meile (zu funfzehn auf einen Grad) weiten, von der Grenzlinie durchschnittenen, Raumes gehören.

---

der Provincialstände des Großherzogthums Posen in der 25sten Sitzung des diesjährigen Landtages zweifelhaft; indem der ständische Ausschuß sich bei Gelegenheit der Erörterungen über den Verfall der Tuchfabrikation in der Provinz Posen dahin ausgesprochen hat, daß derselbe vorzüglich in dem vom Auslande gegen Preußen angenommenen Prohibitiv-System seinen Grund habe, und daß die Wiederherstellung der Verhältnisse, wie solche zwischen Preußen und Rußland durch den Tractat vom 3. Mai 1815 stipulirt waren, das einzigste zum Zweck führende Mittel sei. Die Stände haben auf den Antrag des Ausschusses eine Petition um Abschließung eines Handelsvertrages mit Rußland auf der Basis des Traktats vom 3. Mai 1815 beschlossen, und es ist daher wohl anzunehmen, daß die Bestimmungen des Letzteren — wenigstens an der Grenze des Großherzogthums Posen — bisher nicht zur Anwendung gebracht sind.

Artikel XIX.

Die Unterthanen der einen und der andern von beiden Mächten, namentlich die Viehtreiber und Hirten, sollen der Rechte, Freiheiten und Privilegien, deren sie im Vergangenen sich erfreuten, ferner genießen. Gleichmäßig soll dem täglichen Grenzverkehr zwischen den Anwohnern kein Hinderniß in den Weg gelegt werden.

Artikel XXII.

Die Schifffahrt auf allen Strömen und Kanälen Polens der Vorzeit (Jahres 1772), ihrer ganzen Ausdehnung nach, bis zu ihrer Mündung, sowohl abwärts, als aufwärts, diese Ströme mögen bereits schiffbar sein, oder künftig schiffbar gemacht werden, imgleichen auf den Kanälen, die etwa werden angelegt werden, soll dergestalt frei sein, daß sie keinem Einwohner der, unter preußischer und russischer Botmäßigkeit stehenden, polnischen Provinzen untersagt werden kann.

Dieselben, zu Gunsten der Unterthanen beider hohen Mächte aufgestellten Grundsätze sollen auf den Besuch der Häfen durch die gedachten Unterthanen Anwendung finden: versteht sich, daß hier nur von den Häfen die Rede ist, wohin sie vermittelst der Schifffahrt auf den bemeldeten Strömen, Kanälen und Flüssen, und, Behufs des Einlaufens in den Hafen von Königsberg, vermittelst der Schifffahrt auf dem Haff, gelangen können.

Artikel XXIII.

Das Recht des Schiffsziehens und Anlegens an den Stromufern und am Rande der Flüsse und Kanäle, sollen alle in Rede stehende Unterthanen gemein haben. Die Schiffer müssen jedoch den den inneren Schifffahrtsverkehr betreffenden, polizeilichen Anordnungen sich fügen.

Artikel XXIV.

Um desto mehr die Freiheit und Lebendigkeit der Schifffahrt zu sichern und sie fortan jeder Fessel zu entheben, sind die beiden hohen contrahirenden Theile übereingekommen, nur eine einzige Art von Schifffahrts-Abgaben festzustellen, die nach Raum-, nach Tonnen-Gehalt des Gefäßes, oder nach dem Gewichte seiner Ladung bemessen sein soll.

Beide Theile werden Commissarien zur Regulirung dieser Abgabe ernennen, bei der ein sehr mäßiger, lediglich dazu bestimmter Satz, die in Rede stehenden Ströme und Kanäle in schiffbarem Stande zu erhalten, zum Grunde gelegt werden soll. Wenn diese Abgabe von den beiden Höfen einmal genehmigt ist, so kann sie nur durch gemeinsames Uebereinkommen wieder abgeändert werden. Dasselbe gilt von den zur Erhebung dieser Abgabe anzuordnenden Zoll-Aemtern. Der in solcher Art festgesetzte Zoll wird auf dem Gebiete jeder von beiden contrahirenden Mächten, beziehungsweise für die Rechnung einer jeden von ihnen, erhoben.

Wenn jedoch eine der beiden contrahirenden Mächte, auf ihre Kosten, einen neuen Kanal anlegt, so können den Unterthanen Seiner Preußischen Majestät niemals höhere Schifffahrts-Abgaben als den Unterthanen Seiner Majestät des Kaisers von Rußland auferlegt werden. Es hat in dieser Hinsicht eine gänzliche Erwiederung statt.

Artikel XXV.

Dem in dem vorhergehenden Artikel angenommenen Grundsatze zufolge sollen alle und jede beschwerliche Gerechtsame der Niederlage, des Umschlages, des Stapels, des Nichtlichtens, und andere solcher Art, die, im Widerspiele mit der Freiheit der Schifffahrt auf den obgedachten Strömen, Flüssen und Kanälen ihrer ganzen Ausdehnung nach, etwa bestanden haben mögen, für immer abgeschafft sein.

Artikel XXVI.

Was die Gerechtsame und Vorrechte einiger Städte und ihrer Häfen betrifft, die den Eigenthums-Rechten Eintrag thun könnten und daher mit den gegenseitig angenommenen Grundsätzen im Widerspruche stehen würden, so ist man übereingekommen, daß sie von einer aus Commissarien beider Höfe bestehenden Commission geprüft werden sollen, damit wegen dessen, was abzuschaffen nöthig, Uebereinkunft getroffen, und dem Handel die zu seinem Gedeihen erforderliche Freiheit und Regsamkeit verschafft werde.

Die hierzu anzuordnenden Commissarien sollen unverzüglich ernannt werden und ihre Arbeit soll spätestens sechs Monate nach dem Tage der Ratification des gegenwärtigen Vertrages beendigt durchgesehen und genehmigt sein.

Artikel XXVII.

Einer jeden von beiden Mächten soll freistehen, bei der andern Consuln und Handelsagenten anzustellen, aber mit dem Beding, daß selbige in den gebräuchlichen Formen dazu thun, daß sie anerkannt werden.

Artikel XXVIII.

Um in allen Theilen Polens der Vorzeit so viel als möglich den Ackerbau zu beleben, die Betriebsamkeit der Einwohner zu wecken und ihre Wohlfahrt zu festigen, sind die beiden hohen contrahirenden Theile, damit über Ihre wohlthätigen und väterlichen Absichten in diesem Betrachte kein Zweifel bleibe, übereingekommen, künftig und für immer in allen Ihren polnischen Provinzen (seit 1772) alle dem, was der Boden und die Betriebsamkeit dieser Provinz erzeugen und hervorbringen, den unbeschränktesten Umlauf zu gestatten. Die zu den Vereinbarungen ernannten Commissarien, welche in Gemäßheit der Bestimmungen des 26sten Artikels zu treffen sind, sollen ebenmäßig beauftragt werden, in der angezeigten sechsmonatlichen Zeit sich über einen Tarif zu einigen, nach welchem der Ein- und Ausgangs-Zoll von allen natürlichen Erzeugnissen des Grundes und Bodens und von den Erzeugnissen der Manufakturen und Fabriken in jenen Provinzen, entrichtet werden soll. Dieser Zoll darf zehn vom hundert des Werthes der Waare am Absendungsorte nicht übersteigen. Sollten die beiden Höfe die Belegung der gegenseitigen Getreideeinfuhr mit einer Zollabgabe angemessen finden, so soll diese, mit Zugrundelegung der mindest lästigen Sätze, von denselben Commissarien nach den ihnen zu ertheilenden Instructionen festgesetzt werden. Um vorzubeugen, daß nicht Fremde von den zu Gunsten besagter Provinzen getroffenen Vereinbarungen Vortheil ziehen, ist beschlossen, daß alle aus einem Staate in den andern gehende, in Erzeugnissen jener Provinzen bestehende Artikel von einem Ursprungsbeglaubigungs-Scheine begleitet sein sollen, ohne den sie nicht eingelassen werden. In Ermangelung eines solchen Scheines von dem Consul, wenn dieser zu weit entfernt sein sollte, wird ein dergleichen Schein der Ortsobrigkeit zugelassen.

Artikel XXIX.

Was den Durchgangshandel betrifft, so soll selbiger in allen

Theilen vom ehemaligen Polen vollkommen frei sein. Er soll mit dem mäßigsten Zolle belegt werden. Dieselbe, in dem 26sten und 28sten Artikel bezeichnete Commission soll die Art und Weise bestimmen, wornach jener Betrag darzuthun ist, und wegen der sichersten Mittel Vorsorge treffen, wodurch alle Art von Aufenthalte bei der Abfertigung auf den Zollämtern, und von sonstigen — wie es auch sein möge, gearteten — Bedrückungen vermieden wird.

Artikel XXX.

Die Bestimmungen, welche in den obigen, den Handel und die Schifffahrt betreffenden Artikeln festgesetzt sind, lassen sich nicht theilweise in Anwendung bringen. Demnach dauert, bis zu dem Zeitpunkte (der nicht über das sechsmonatliche Ziel hinaus sein kann), wo die erwähnte Commission ihr Geschäft beendigt haben wird, die Schifffahrt auf dem Fuße, worauf sie sich in der letzten Zeit befand, fort. In Ansehung des Einfuhrhandels wird jeder von beiden Staaten während dieser Zwischenzeit die ihm gut dünkenden Maßregeln ergreifen.

Kaiserlich russischer Ukas vom 1. Juli.

In Betracht, daß Schiffe unter russischer Flagge und die Waaren, welche sie führen, in vielen ausländischen Häfen mit mehr oder minder bedeutenden Nebenabgaben belastet sind, während in den Häfen Rußlands zwischen den russischen und fremden Schiffen rücksichtlich des Betrages der Zollabgaben kein Unterschied gemacht wird, und selbst hinsichtlich der Schiffabgaben die ausländische Flagge nur in sehr wenigen Fällen höher belastet ist, als die russische, und mit dem Wunsche, bei so bewandten, der gewünschten Ausbildung der russischen Handelsmarine bisher hinderlichen Umständen, denen Unserer getreuen Unterthanen, welche ihre Capitalien auf den Bau und die Ausrüstung von Kauffahrteischiffen anlegen, möglichste Hülfe und Schutz zu gewähren, befehlen Wir:

1) Die Küstenschifffahrt, d. h. der Waarentransport aus einem russischen Hafen nach einem andern an ein und demselben Meere

gelegenen, soll fortan, wie es auch bisher war (gemäß dem Artikel 722 des Sevods der Handelsgesetze) ausschließlich den russischen Unterthanen und Schiffen, die unter russischer Flagge segeln, vorbehalten sein.

2) Für Waaren, welche unter fremder Flagge eingeführt werden, gleichviel, welchen Ursprungs sie seien, soll ein Zuschlagzoll von 50 Procent über den für diese Waaren im Tarif festgesetzten Zoll erhoben werden.

3) Ausländische Schiffe sollen in Unseren Häfen ein Lastgeld von 1 R. S. von jeder Last bei der Ankunft und ebensoviel bei der Abfahrt zahlen.

4) Die Verordnungen unter §§. 2 und 3 treten mit Eröffnung der Navigation des Jahres 1846 in Kraft und behalten sie so lange, wie die Umstände, durch welche diese Maßregeln hervorgerufen worden, bestehen werden. Dagegen soll die unter §. 2 vorgeschriebene Erhöhung der Zollabgabe auf diejenigen Waaren keine Anwendung finden, die im Laufe des Jahres 1845 eingeführt werden und für welche, den bestehenden Regeln gemäß, der Zoll erst im nächsten Jahre bezahlt werden kann.

5) Von den Verordnungen §§. 2 und 3 sind die Schiffe derjenigen Nationen ausgenommen, bei denen, auf den Grund besonderer Traktate oder anderer Anordnungen, die russische Flagge schon einer gleichen Behandlung mit der Nationalflagge oder der Flagge der am meisten begünstigten Nationen genießt, da die Schiffe dieser Nationen in den Häfen des russischen Reiches und des Großfürstenthums Finnland rücksichtlich der Zoll- und Schiffsabgaben durchaus eben so behandelt werden müssen, wie die russischen.

6) In Folge der im vorhergehenden Paragraph aufgestellten Regel wird jeder in den Häfen des Reiches oder des Großfürstenthums Finnland zwischen russischen und fremden Schiffen noch bestehende oder kraft dieses Ukases in Zukunft sich ergebende Unterschied, hinsichtlich der Zoll- und Schiffsabgabenzahlung, zu Gunsten einer jeden Nation, deren Regierung der russischen Flagge vollkommene Reciprocität gewährt, aufgehoben werden.

Der dirigirende Senat wird nicht ermangeln, diesem gemäß die nöthigen Vorkehrungen zu treffen.

III. Brasilien.

Am 19. Februar 1810 wurden zu Rio Janeiro zwischen dem Prinzen Regenten von Portugal und dem Prinzen Regenten von Großbritanien zwei Verträge abgeschlossen, ein Freundschafts- und Allianzvertrag und ein Handels- und Schifffahrtsvertrag. Neben dem strengsten Ausschluß jedes Privilegii für andere Nationen und gegenseitig gänzlicher Gleichstellung bezüglich der vom Schiffskörper zu entrichtenden Abgaben mit den begünstigtesten Nationen, gab der letzte — ohne daß etwas Entsprechendes für Portugal (Brasilien) bestimmt wäre — denn England erhebt von einzelnen brasilianischen Ausfuhrartikeln einen Eingangszoll bis zu 200 Procent, — den Engländern das Recht, gegen einen Zoll von 15 Procent ad valorem alle Natur- und Kunstprodukte Großbritaniens in die portugiesischen (brasilianischen) Häfen einzubringen, während alle anderen Länder 24 Procent zu zahlen hatten. Dieses Recht wurde nach der Unabhängigkeitserklärung Brasiliens in dem Vertrage, welchen es am 17. August 1827 mit Großbritanien schloß, bestätiget, und die Verbindungen, die der britische Handel während eines 27jährigen Zeitraumes in Brasilien angeknüpft hatte, sowie die Gewöhnung der Brasilianer an englische Waaren erhielten demselben auch dann ein Uebergewicht, als in den Jahren $18^{26}/_{28}$ Frankreich, Oesterreich, die Hansestädte, Preußen (durch den Vertrag vom 9. Juli 1827), Dänemark und die Niederlande in Bezug auf Schifffahrt und Handel vertragsmäßig mit England gleichgestellt wurden. Von Seiten Brasiliens, des jungen Kaiserreiches, welches schon um der Ehre willen sich damals gern in feierliche Verträge mit europäschen Mächten jeder Art und Größe einließ, scheint diesen Verträgen auch weniger aus commerciellen, als aus rein politischen Gründen einige Bedeutung beigelegt worden zu sein; denn nachdem es seinen Zweck erreicht hatte, überraschte es die Staaten, deren Verträge zuerst abliefen, — darunter auch Preußen, — mit der Kündigung derselben und mit Differentialabgaben zu Gunsten derjenigen Länder, deren Verträge noch fort-

dauerten. So mußte Deutschland denn zusehen, wie England nicht nur im Genusse seines verlängerten Vertrages blieb, sondern denselben noch zwei volle Jahre über den von Brasilien behaupteten Endtermin festhielt. Mit dem Ablaufe dieses Zeitraumes — am 11. November 1844 — ist der neue brasilische Tarif vermöge kaiserlichen Decrets Nr. 376 vom 12. August desselben Jahres in Kraft getreten, dessen durchschnittlich von 20 auf 30 Procent erhöhete Ansätze [1]) sich nach Procenten des Werthes richten und für alle Nationin gleich sind. —

---

[1]) Nach dem neuen Tarife (im Buchhandel erschienen: Hamburg 1845, bei Perthes-Besser u. Mauke) sind einer Abgabe von 60 Procent unterworfen: alle Arten von Tabak; einer Abgabe von 50 Procent: Bier, Branntwein, Liqueur, Wein, raffinirter Zucker, Thee, Säcke von Hanf und Leinwand u. m. a.; einer Abgabe von 40 Procent: Talg, Teppiche, Chokolade, Sackleinen, Gläser, viele Sorten kurzer Waaren, Papier, Tapeten, Spielkarten, Kleider, Seife, Essig, Wagen, Kronleuchter, Möbel aller Art; einer Abgabe von 25 Procent: Kupfer und Erze, Eisen in Stangen, Fische, Zwieback, Blei, Leder, Felle, gesalzenes Fleisch, Theer, Zinn u. m. a.; einer Abgabe von 20 Procent: Cambric-Tücher von Baumwolle oder Leinen, Spitzen, Tressen von Gold oder Silber, Getreide u. m. a.; einer Abgabe von 10 Procent: Bücher, Instrumente, abgepaßte Kleider von Damast oder Sammt, Nähseide; einer Abgabe von 6 Procent: Gold- und Silberbarren, Frangen, Borden und Schnüre; einer Abgabe von 4 Procent: verarbeitetes Gold, Kleinodien von Gold und Silber; einer Abgabe von 2 Procent: Thiere zur Zucht, Pflanzen, Saamen, Diamanten; einer Abgabe von 30 Procent: alle im Tarif nicht besonders aufgeführten Artikel.

Die Ausfuhrzölle wechseln nach den verschiedenen Häfen; der Eine ist mehr als der Andere begünstigt. Auf Caffee betragen sie überall 10 Procent; der Ausfuhrzoll für Baumwolle ist 20 Procent. Die Gebühren für die Wiederausfuhr sind auf ein Procent herabgesetzt. Nach Artikel 22 der Verordnung zur Vollziehung des Tarifs für die Zollämter des Reichs vom 12. August 1844 ist die Regierung befugt, die Zölle von den höher als 6 und niedriger als 50 Procent besteuerten Waaren zu verringern, wenn es für angemessen befunden werden sollte. — Auch die Schiffahrtsabgaben (das Anker- oder Tonnengeld) haben in Brasilien eine neue Regulirung erhalten. Dasselbe wurde nach den älteren brasilianischen Gesetzen per Tonne täglich — und zwar bis zum Ablauf von 50 Tagen — zu 30 Reis, später zu 50 Reis erhoben. Diese Art der Erhebung hatte den Nachtheil, daß sie besonders auf solchen Schiffen lastete, die einmal Mühe hatten, gleich eine Rückfracht zu finden, also weniger verdienten, anderer Seits aber durch ihren längeren Aufenthalt im Hafen am meisten an brasilianischen Erzeugnissen consumirten und daher dem Lande Vortheil brachten. Behufs gleichmäßigerer Vertheilung der Hafenabgaben führte die Regierung die Erhebung des Ankergeldes per Tonne ein, ohne Rücksicht auf den Aufenthalt der Schiffe, und sie nahm hierzu als Norm einen Aufenthalt von 30 Tagen und den Satz von 30 Reis per Tonne an. Die Hafengelder werden jetzt in Brasilien in folgender Weise erhoben:

Ob der Abschluß eines Vertrages zwischen dem Zollvereine und Brasilien in Aussicht stehend ist, und ob von demselben erhebliche Vortheile für die deutsche Industrie zu erwarten sind, muß die Zukunft lehren. Mit Rücksicht auf die dem Vernehmen nach stattfindenden Unterhandlungen mit einem Abgesandten der Regierung zu Rio, erscheint es nicht unangemessen, einige Bemerkungen über die Ausfuhren und Einfuhren und die gewerblichen Verhältnisse Brasiliens überhaupt hier einzuschalten.

Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr Brasiliens nach Europa sind: Caffee, hauptsächlich von Rio; Zucker, von Bahia und Pernambuco; Baumwolle, eben daher und von Maranham; Cakao

---

I. Das Tonnengeld auf fremde oder brasilianische, außerhalb des Reiches fahrende Schiffe beträgt 900 Reis per Tonne, und auf Schiffe, welche längs der Küste zwischen inländischen Häfen fahren (cabotage), 90 Reis per Tonne, ohne Rücksicht auf den Aufenthalt im Hafen.

II. Diejenigen Schiffe, welche mit Ballast einlaufen und beladen aussegeln, oder mit Ladung ankommen und mit Ballast auslaufen, zahlen die Hälfte dieser Abgabe (also 450 Reis per Tonne), und solche, welche mit Ballast ein- und aussegeln, sind abgabenfrei.

III. Schiffe, welche innerhalb desselben Jahres zwei oder mehr als zwei Reisen vollendet und die beiden ersten Male die Hafengelder entrichtet haben (900 oder 450 Reis), sind abgabenfrei.

IV. Schiffe, welche in Havarie, welcher Art sie auch sei, einlaufen, werden nichts entrichten, so lange sie weder Waaren zum Handel löschen noch laden, oder nur so viel löschen, als zur Deckung der vorgenommenen Reparaturen erforderlich ist.

V. Schiffe, welche schon in einem brasilianischen Hafen nach I. oder II. das Ankergeld erlegt haben, sind, wenn sie auf ihrer Reise aus irgend einem Grunde in einen andern brasilianischen Hafen einlaufen, abgabenfrei.

VI. Schiffe, welche im Transit einlaufen, oder Häfen anlaufen, um entweder Ordres zu erhalten, oder auch um den Zustand des Marktes zu erforschen, werden — vorausgesetzt, daß sie zum Handel bestimmte Gegenstände weder löschen noch laden, — pro Tonne für jeden Tag ihres Aufenthaltes 30 Reis entrichten.

VII. Die Küstenfahrer, d. h. solche, welche zwischen den Häfen des Reiches fahren, werden der Hälfte der Abgabe enthoben (also nur 45 Reis per Tonne), wenn mindestens die Hälfte der Mannschaft aus brasilianischen Bürgern besteht, und sie sind von der Abgabe befreit, wenn sie außerdem zur Fischerei längs der Küste oder selbst auf hoher See bestimmt sind.

VIII. Schiffe von solchen Nationen, die brasilianische Schiffe mit höheren Hafenunkosten belasten, als ihre eigenen, sind in den brasilianischen Häfen einem Drittel mehr der höheren Ankergelder unterworfen, und die Regierung behält sich vor, diese Differentialabgabe zu erhöhen, wenn sie nicht hinreichen sollte, die den brasilianischen Schiffen auferlegte Mehrabgabe auszugleichen.

von Para und Häute von Rio Grande. Fabriken fehlen fast ganz, und Brasiliens Handelsmarine ist nicht zahlreich; fremde Segel verknüpfen es mit der Welt. Nur nach Afrika fährt der Brasilianer selbst, um die Hände zu holen, die für ihn arbeiten. Getreidebau und Viehzucht (diese mit Ausnahme einzelner Bergebenen, in welchen namentlich Rindviehzucht stattfindet) sind über den Anbau der Ausfuhrartikel vernachlässigt, so daß Brasilien einer Zufuhr von Mehl, Fleisch u. s. w. bedarf. Bei dem Mangel fast aller eigenen Manufakturen ist in Brasilien ein Feld des Absatzes für alle dem dortigen Clima entsprechenden derartigen Erzeugnisse, namentlich für Gegenstände der Bekleidung. Die hauptsächlichsten Gegenstände der Einfuhr sind: baumwollene, wollene und seidene Stoffe, Eisen-, Stahl- und Messingwaaren, gegerbtes Leder, Glas, sowie alle kleinen Bedürfnisse des täglichen Lebens; außerdem noch: Bauholz, Theer, Pech, Tauwerk, Wein, Branntwein, Bier, Essig und Salz. — Der Verbrauch von Leinewand in Brasilien hat sich in Folge der außerordentlich gestiegenen Einfuhr baumwollener Zeuge, welche die Leinwand fast ganz ersetzen, sehr vermindert; eine Folge der Begünstigung, welche Englands Fabrikate bis zum Jahre 1827 vor denjenigen aller übrigen Länder in Brasilien genossen, und die es dazu benutzte, seiner aufblühenden Baumwollenmanufaktur einen Ersatz für den damals verschlossenen Debit nach dem Continente zu verschaffen. In Folge dieses Umstandes und der Wohlfeilheit englischer Baumwollenwaaren bildeten diese bisher die Hauptsumme in der Einfuhr Brasiliens. Die vereinigten Staaten von Nord-Amerika lieferten hauptsächlich Domestiks (ungebleichte Baumwollenwaaren), Frankreich Luxus-Artikel. Deutschlands Absatz nach Brasilien war bisher im Vergleiche zu dem der genannten Nationen nicht bedeutend. Unter den Manufakten waren die hauptsächlichsten: sächsische baumwollene Strumpfwaaren, Tuch, Seidenwaaren, Eisen-, Stahl- und Messingwaaren, lackirtes Leder und ordinäre Glaswaaren. Deutsche Leinewand zu Caffeesäcken ward in den letzten Jahren durch schottische Waare verdrängt. Außerdem führte Deutschland Provisionen, Genever, nordische Artikel u. s. w. nach Brasilien aus. — Das umgekehrte Verhältniß findet bei der Ausfuhr von Brasilien nach Deutschland Statt, indem dieses nächst den vereinigten Staaten der vorzüglichste Abnehmer brasilianischer Produkte ist, während England und Frankreich durch Zollgesetze zu Gunsten ihrer

Colonien den Erzeugnissen Brasiliens — Caffee und Zucker — den Weg versperren, wogegen brasilianische Baumwolle vermöge der neuesten Parlaments-Beschlüsse ganz frei nach England eingeht. — Der hauptsächlichste Austausch des Zollvereines mit Brasilien findet über Hamburg Statt. Der Werth der Einfuhr daselbst aus Brasilien soll in den Jahren $18^{36}/_{43}$ nach Hamburger Angaben $6^1/_2$ Millionen Thlr. Preuß. Cour., derjenige der Ausfuhr nur 1,900,000 Thlr. betragen haben.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Berichtigungen.

Seite 25 Zeile 13 v. o. statt »besonders« lies »namentlich«.
» 134 » 11 v. o. statt »bewirkte der Aegypter ein ebenso viel Monaten« lies: »in ebenso viel u. s. w.«
» 135 » 13 v. u. (Anmerkung) statt »an Samos« lies: »von Samos«.
» 190 » 23 v. o. statt »mit den preußischen Häfen« lies: »in den preußischen Häfen«.
» 206 » 5 v. u. In der Anmerkung ist die Seite 139 unrichtig allegirt.
» 226 » 10 v. u. (Anmerkung) statt »wird von dem Versender dem Fabrikanten ausgestellt« lies: »wird von dem Versender oder dem Fabrikanten ausgestellt«.
» 257 » 2 v. u. statt »Würgessen« lies: »Würgaffen«.
» 271 » 1 v. o. statt »diese« lies: »dieser«.
» 321 » 1 v. u. statt »ashington« lies: »Washington«.

Berichtigungen.

Seite 25 Zeile 13 v. o. statt «Gelmerre» lies «quantulis».
134 » 11 v. o. statt «Benefite der Wegyptier ein ebenso viel Wonate» lies: «in ebenso viel v. H.»
135 » 13 v. u. (Numerirung) statt «arbeitsame» lies: «von Gamed».
190 » 23 v. o. statt «mit den preußischen Gulden» lies: «in den preu-
ßischen Gulden».
206 » 3 v. u. In der Numerirung ist die Seite 230 unrichtig allegirt.
220 » 10 v. u. (Numerirung) statt «wird von dem Verfasser Tran Va-
lantin» ausgestellt» lies: «wird von dem Ver-
leger oder dem Buchhändler ausgestellt».
237 » 2 v. u. statt «Bürgeffen» lies: «Bürgaffen».
271 » 1 v. o. statt «plejo» lies: «plejo».
321 » 1 v. u. statt «albinglon» lies: «Glarlington».

Nikolanskolan
Nikolanskolan

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Kamptz, Karl Albert <<von>>,

Die Handels- und Schifffahrtsverträge des Zollvereines

Braunschweig 1845

J.publ.e. 195 f
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10556600-8